

مجلة مختلفة لقارئ مختلف

مجلة إقتصادية دورية دولية شاملة
تصدر من بيروت شهرياً
وتوزع في جميع أنحاء العالم

INTERNATIONAL

- التنظيمات الجديدة لغرف الملاحة بمصر
- المياه عصب الحياة .. في خطر
- حوادث التلوث البحري بالنفط ونظام جديد لتشغيل ناقلات البترول
- جمعية كاريتاس مصر الإسكندرية وورشة العمل الأولى

2004

- العودة إلى مثلث برمودا
- ماذا بقي للعرب بعد عام ٢٠٠٣
- دعوة للكراهية ومشروعات إسرائيل الوهمية

Hebatalla

إنترناشيونال كانون ثان / يناير ٢٠٠٤ - ذو القعدة ١٤٢٤
International Kanoon II / January 2004 - DhulQidah 1424

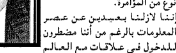


مصر للطيران
الداعم الرسمى لملف مونديال ٢٠١٠
تدعوكم لتأييد الملف المصرى
مصر للطيران
EGYPTAIR
UNITING PEOPLE
EGYPT
2010
BID
توحيد للشعوب
www.egyptair.com
www.egypt-2010.com

ولنا كلمة

بقلم
مستشار التحرير

العرب وعالم العولمة والمعلومات



لا أحد يشكر أن القرن الحادى والعشرين الذى نعيشه هو قرن العولمة والمعلومات ، ولكن للأسف فإن العالم العربى لا يقبل من حيث المبدأ فكرة الإندماج فى عصر المعلومات، بل ولايقبل الإنخراط فى عالم العولمة على أساس أنها نوع من المؤامرة.

إننا لازلنا بعيدين عن عصر المعلومات بالرغم من أننا مضطرون للدخول فى علاقات مع العالم المتقدم فى كافة المجالات لمواجهة الأحداث المتسارعة وتحديات العالم، بل لازال هناك من يتصدى للعولمة بسلبياتها كنوع من أنواع الإستعمار.

إن عالم الشبكة العالمية للمعلومات عالم قائم بذاته، لا يعرف للثقافة حدوداً أو قيوداً، عالم ينمو بسرعة لا يمكن اللحاق به إلا عن طريق الإنفتاح على الثقافات العالمية، ومعايشة الفكر المتقدم، ولذا فإن الولايات المتحدة التى تعتبر أقوى دول العالم لاتتوانى فى البحث عن حلفاء وشركاء جدد لتعزيز التعاون فى كافة المجالات، كما أن الدول الأوروبية سبقتنا فى السعى لبناء إقتصاد موحد فكانت أوروبا الموحدة التى تضم ٢٥ دولة ، والتى تمكنت من بناء إستراتيجية متكاملة تضم العناصر المشتركة بين بلدان متعددة لتدخل عالم العولمة وتعيش عصر المعلومات.

إن العولمة بكافة أنواعها وخاصة السياسية والإقتصادية تعتبر مرحلة لتطوير النظام العالمى ككل، ولذا فليس هناك مجال للخيار بين التمشى مع هذا النظام من عدمه لأننا مرغمون على الدخول فى عالم العولمة، ولكن أوضاعنا الحالية - سواء الإقتصادية والسياسية والعلمية والإجتماعية - تحول دون إندماجنا فى عصر المعلومات، فالعالم العربى يواجه تحديات خارجية وداخلية كثيرة من خلال المتغيرات العالمية خاصة بعد توجه العالم نحو إزالة العوائق والحواجز التجارية..

إننا فى حاجة للعلاج السريع الذى يحتاج إلى تعاون وتكامل عربى، بجانب ترسيخ روح الجماعة بين البلدان العربية، والعمل على إكتشاف السلبيات التى تعوقنا لمواجهة العولمة .. ويجب على المفكرين العرب البحث عن أقصر الطرق للدخول فى مجتمع المعلومات عن طريق السياسات والخطط والإستراتيجيات الوطنية التى تؤدى إلى بناء سياسة وإستراتيجية عربية متكاملة بين البلدان العربية.

عاصم السيد أحمد





إقرأ فى هذا العدد

حوارات

إجتماعات

تقارير

نــدوات

إقرأ لهؤلاء

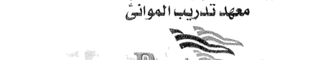
الاشتراك السنوى
الجمهورية اللبنانية ٢٤٠٠٠ ليرة لبنانية ، جمهورية مصر العربية ٥٠ جنيهاً مصرياً ، باقى الدول العربية ودول العالم ٤٠ دولار أمريكى
ثمن بيع النسخة الواحدة
لبنان ٢٠٠٠ ليرة لبنانية - مصر ٣ جنيهات مصرية - باقى الدول العربية ٣ دولار أمريكى - للسفن التجارية ٢ دولار أمريكى

إنترناشيونال
International
إنترناشيونال
مجلة دورية دولية متخصصة فى النقل البحرى وعلاقته بمنظومات النقل والتجارة والتأمين والسياحة
تصدر بترخيص من وزارة الاعلام اللبنانية بالقرار رقم ٢٠٤ لسنة ١٩٩٨
مستشار التحرير
ربان عاصم السيد أحمد
رئيس التحرير و المدير المسئول
ربان حسان محيي الدين شعبان
المستشار القانونى
دكتور على عوض حسن
مشرف التحرير
عبد السلام السيد أحمد
المكاتب والمراسلون
لبنان
المركز الرئيسى ص.ب. ١٤/٦٤٦١ بيروت
هاتف /فاكس ٣٠٢٨٣٦-١-٩٦١+
محمول ٩٥٤٥٥٦ -٣-٩٦١+
مصر
اسكندرية
ت/ ف ٤٢٧٥١١٧(٠٣)(٢+)
E-Mail : assem355@hotmail.com
سى جول تليفون : ٥٧٤٥٨٥٠ (٠٣) (٢+)
فاكس : ٥٧٦٠٥٣٣ (٠٣) (٢+)
السويس
* المراسل : ربان / أحمد بدوى
محمول : (٠١٢٣١٨٤٣٢٠)(٢+)
* المراسل : عبد الرحيم مصطفى
محمول : (٠١٢٤٦١٤٩٢٤)(٢+)
الإسماعيلية
* المراسل: محمد حسين صالح
تليفون: ٣٤٦٠٨١(٠٦٤)(٢+)
E-mail: Fagr1@ hotmail. com.
سوريا
* المراسل : ربان ابراهيم سليم دير عطانى
تليفون وفاكس: ٧١١٩٩٩-٤٣-(٩٦٣)+
السعودية - جدة
تليفون : ٦٣٦٩٩٨٥ -٢- ٩٦٦ +
فاكس : ٦٣٦٩٤٥٩ -٢- ٩٦٦ +
الامارات العربية المتحدة - دبى
* المراسل : شريف صلاح مختار
ص ب ٢٦٨٨٢ دبى - محمول ٦٥١٦٥٢٠(٩٧١+)
الولايات المتحدة الأمريكية
نيويورك
* المراسل : محمد محمود المغازى
٣٨١٩١٨٣-٧١٨-(١+)
الوكالة المتحدة للشحن والسياحة
بناية الخضرى - كورنيش المزرعة
بيروت - لبنان
تليفون ٢١٥٥٧٨ (٠٣) ٩٦١ +
تليفاكس ٣١١٦٧٩ (٠١) ٩٦١ +
٣١١٦٨٩ (٠١) ٩٦١ +
توزع فى جميع انحاء العالم



الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوچيا والنقل البحرى

معهد تدريب الموانئ





الندوة الدولية العشرون للموانئ

هيلتون جرين بلازا - الإسكندرية 11 - 13 يناير 2004

THE 20TH INTERNATIONAL PORT CONFERENCE

تأكيد جودة وفاعلية أداء وأمن الموانئ

تحت رعاية معالى المهندس/ حمدى الشايب

وزير النقل

ينظمها معهد تدريب الموانئ

بالتعاون مع الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحرى

توفر الندوة فرصة فريدة للجهات المعنية بالشئون البحرية والملاحية والموانئ واللوجيستيات والنقل الدولى لمناقشة أحدث التطورات فى هذا المجال بالإضافة لما يتيحه معرض المعدات والخدمات البحرية المصاحب للندوة من تجمع رجال الصناعات البحرية المختلفة لتبادل وجهات النظر ولتطوير العلاقات على المستوى الشخصى والعملى.

يستمد موضوع ندوة هذا العام أهميته من التغيرات والتطورات المستمرة التى تواجه تنمية صناعة الموانئ والأمن البحرى للسفن وقطاع النقل البحرى والموانئ بما يؤدى بالضرورة إلى تغير دور الموانئ ليواكب التحديات العالمية الخطيرة كالتقدم السريع لتكنولوچيا الموانئ والتغيرات المتسارعة فى نظم التجارة العالمية وتزايد المنافسة العالمية بين الموانئ والتوجهات البيئية والأمنية الحديثة والنقل متعدد الوسائط ... إلخ وغيرها من القضايا الجوهرية التى تتطلب تطوراً مستمراً فى جودة أداء وأمن الموانئ .

وتعتمد المنافسة بين الموانئ الآن بشكل كبير على جودة الخدمات التى تقدمها الموانئ والتى تعتمد بدورها بشكل أساسى على تحسين الأداء وفاعليته .

ومن ناحية أخرى فقد أصبح الأمن الآن أحد الموضوعات الحرجة والتى يمكن أن تؤثر على مدى اجتذاب الميناء لحركة الملاحة الدولية .

وتعتبر الندوة إحدى المناسبات الفريدة لتجمع صناع القرار ومديري الموارد البشرية والتعليم والتدريب والإدارة العليا والوسطى بالموانئ وممثلى الوزارات والمسئولين عن النقل البحرى والتخطيط والتجارة الخارجية والنقل الداخلى والنقل متعدد الوسائط وكل الهيئات والأطراف ذات الصلة بالموانئ والمعنية بصناعة الموانئ والنقل البحرى والبترول لتبادل الآراء والخبرات والتوقعات بما يساعد على الاستجابة والتفاعل مع هذه المستجدات والتحديات وبما يتيح التخطيط الجيد والمحكم لمستقبل هذه الصناعة.

مكان وتاريخ انعقاد الندوة

تعقد الندوة بقاعة المؤتمرات بفندق هيلتون جرين بلازا بالإسكندرية خلال الفترة ١١-١٣ يناير ٢٠٠٤

يتضمن موضوع الندوة (تأكيد جودة وفاعلية أداء وأمن الموانئ) مجالات مفتوحة للعديد من الأوراق البحثية مثل:

- أداء الموانئ
- جودة خدمة الموانئ
- أمن الموانئ والأمن البحرى
- لوجيستيات الموانئ
- هندسة الموانئ
- الأمن والتدريب
- النقل متعدد الوسائط
- التطور التكنولوچى فى مجال معدات الموانئ والنقل
- الإتجاهات البيئية والموانئ الخضراء
- التجارة الإلكترونية والموانئ
- الموانئ وخدمات الشحن
- عمالة الموانئ
- الجمارك
- محطات الحاويات
- تسويق الموانئ
- تبادل المعلومات إليكترونيا EDI وتكنولوچيا المعلومات والإتصالات ICT

كما يصاحب الندوة المعرض السنوى الثانى عشر للمعدات والخدمات البحرية

ويعتبر المعرض مجالاً متميزاً للهيئات والشركات والمصانع المنتجة ووكلائها وممثليها للدعاية والتسويق.

رسوم الاشتراك والتسجيل بالندوة:

أولا : للمصريين

رسوم التسجيل فى الندوة : **450 جنيها مصريا للمشترك فى الندوة**

التسجيل والإقامة : **1150 جنيها مصريا للمشترك ، وتشمل التسجيل فى الندوة والإقامة الكاملة بفندق هيلتون جرين بلازا لمدة ثلاث ليال .**

ثانياً : لغير المصريين

رسوم التسجيل فى الندوة :

400 دولار أمريكى للمشترك فى الندوة ، وفى حالة اشتراك أكثر من فردين من نفس المؤسسة أو الشركة يكون رسم اشتراك الفرد 350 دولار أمريكى .

رسوم الاشتراك بالمعرض:

٣٠٠٠ جنيه مصرى للجناح بمساحة ٦,٢٥ متر مربع طوال فترة الندوة شاملة التيار الكهربائى (٢٢٠ فولت) ووجبة الغذاء لممثل الهيئة / الشركة العارضة

ترحب إدارة الندوة بمشاركتكم فى تقديم الأوراق البحثية

فى موعد غايته ٠١ / ١٢ / ٢٠٠٣ للعرض على اللجنة الفنية

المراسلات: معهد تدريب الموانئ

ت: 99 20 486 203 +   فاكس: 30 99 482 203+

Email: pti@aast.edu / Info@pti-egypt.org

http://www.pti-egypt.org

الشركة القابضة للنقل البحرى والبرى



شركة بورسعيد لتداول الحاويات والبضائع

PORT SAID CONTAINERS & CARGO HANDLING CO.

فى ظل خطة التطوير التى قامت الشركة بتنفيذها خلال عام ٢٠٠٢/٢٠٠٣ تم تحقيق ما يلى :-

* أستكمال أعمال التعميق أمام رصيف الحاويات لاستقبال سفن الحاويات من الجيل الخامس
* حجم تداول قدرة ٥٥٤٠٠٠ حاوية مكافئة عام ٢٠٠٠/٢٠٠١ و ٥٦٩٠٠٠ حاوية مكافئة عام ٢٠٠١/٢٠٠٢
* إضافة مساحة تخزينية قوامها ١١٠٠٠٠ م٢ لتصبح المساحة التخزينية الإجمالية للمحطة ٤٣٥٠٠٠ م٢
* معدل تداول ٢٥ حاوية / ساعة للونش الواحد.
* إضافة الونش العملاق السابع سوبر بوست بنا ماكس فى سبتمبر ٢٠٠٣

السيد اللواءبحرى/ جلال ياسين
رئيس مجلس الإدارة

حقائق على الطبيعة :-

- ساحة الحاويات ٤٣٥,٠٠٠ م٢
- الطاقة السنوية للمحطة ٧٠٠,٠٠٠ حاوية٢ مكافئة
- المخزن مشترك LCL ٢,٦٠٠٠
بطاقة تخزينية ٢٥٠ حاوية مكافئة
- حاويات الثلاجة ٣٦٠ وحدة - مصدر كهربى
- طاقة ورشة صيانة الحاويات ٦٠٠ حاوية مكافئة / شهرياً
- النقل بالقطار محطة واحدة

المعدات :-

- ٣ ونش رصيف عملاق حمولة ٤١ طن .
- ٤ ونش رصيف عملاق (SUPER POST PANAMAX) حمولة ٤٠ طن
- طول ذراع الونش ٤٤.٥ م قادرة على تداول ١٦ صف (ROW)
- ٢ ونش رصيف متحرك (Mobile Crane) ٨٠ ، ١٠٠ طن .
- ٦ ونش ساحة عملاق ترانستيز R.T.G.
- ٢٧ ونش ساحة ريتش ستيكر R.S.
- ٤٧ جرار موانئ بالمقطورة .



نظام الحاسب الآلى :-

- تتبادل المحطة بيانات السفن إلكترونياً بإستخدام نظم EDI حيث يتم تبادل رسالة (BAPLIE FILE) مع العديد من الخطوط الملاحية بنجاح ويتم تبادل رسائل MOVINS,CODECO,COARRI لأول مرة بموانئ جمهورية مصر العربية
- إستخدام اجهزة كمبيوتر محمول لاسلكيا RDT للسيطرة على عمليات التشغيل .

الميناء الجاف :

- فى ١٤ نوفمبر عام ١٩٩٦ تم إنشاء الميناء الجاف على مساحة ٥٠,٠٠٠م٢ بمدينة العاشر من رمضان على بعد ٥٠ كم من القاهرة وتعتبر من اكبر المدن الصناعية بجمهورية مصر العربية .
- الميناء مجهز بأحدث المعدات لخدمة المصدرين المصريين ومستخدمى الميناء من جميع انحاء العالم .
- طاقة المحطة ٦٠٠ حاوية مكافئة بضائع عامة / سيارات .
- مساحة المخزن المشترك ٢٠٠٠ م٢ .



نشاط تداول البضائع :

* يتم بالشركة تداول جميع أنواع البضائع العامة والحبوب الصب بكفاءة عالية وقوى بشرية على مستوى عالى من الخبرة
* الطاقة التخزينية للبضائع الصب ٥٥,٠٠٠ طن
* معدل التداول ٨٠٠٠ طن يومياً
* تمتلك الشركة منشآين عائمين بمعدل تفريغ ٢٦٠ طن / الساعة للمنشأ الواحد
* جارى إنشاء صومعة للغلال بسعة تخزينية قوامها ٣٠,٠٠٠ طن لتصبح السعة التخزينية الإجمالية للصوامع غلال الشركة ٨٠,٠٠٠ طن

خطة التطوير لعام ٢٠٠٢/٢٠٠٣

- توريد عدد ٢ ونش ساحة عملاق (TRANS TAINER) فى ديسمبر ٢٠٠٣
- توريد عدد ٦ ونش ساحة (Reach Stacker) .
- توريد عدد ٨ جرار موانئ بالمقطورة .

Tel: 002 066 237151/ 002 066 2358s62
Fax: 002 066 339347/ 002 066 220419

P.O.BOX: 1239 PORT SAID , EGYPT

Web site: www.pscchc.com
E-mail:info@pscchc.com



أجندة إنترناشيونال

* أعلنت الولايات المتحدة الأمريكية أنه إعتباراً من أول يناير الجارى لن يسمح للفسن بالدخول فى موانيها بدون تطبيق الخطة الأمنية وشهادة الأمن الدولية الصادرة من السلطة البحرية للدولة.

* يبدأ أول يناير الجارى تنفيذ الشق التجارى من إتفاقية المشاركة المصرية الأوروبية وذلك لحين إنتهاء جميع دول الإتحاد الأوروبى من التصديق على إتفاقية المشاركة بكاملها لتدخل حيز التنفيذ إعتباراً من أول يناير عام ٢٠٠٥ .

* يقام معرض جدة الدولى للعقار والإسكان فى الفترة من ٤ إلى ٩ يناير الجارى.

* يعقد فى ١٠ يناير الجارى إجتماع الجمعية العمومية للنقاد التشكيليين بمقر الجمعية بمدينة نصر لمناقشة إنجازات وميزانية الجمعية فى الفترة السابقة.

* تجتمع اللجنة العربية الدائمة لحقوق الإنسان فى الفترة من ١١ إلى ١٥ يناير الجارى بالجامعة العربية لتقديم مواقفها بالنسبة للعلاقة بين الإرهاب وحقوق الإنسان ، وسيتم عرض نتائج الإجتماع إلى وزراء الخارجية العرب فى مارس المقبل .

* حددت شركة مصر للطيران ١٢ يناير الجارى موعداً لسفر الفوج الأول من بعثتها للحج التى ستتوجه إلى الأراضى المقدسة لإستقبال الحجاج المصريين الذين سيصلون إلى مطار الملك عبد العزيز بجدة.

* يقام إحتفال يوم ١٣ يناير الجارى فى نيويورك بمناسبة تسليم قطر رئاسة مجموعة الـ ٧٧ من الرئيس الحالى لها وهى المغرب .

* تم إختيار ١١ شاباً وفتاة يجيدون اللغة الإنجليزية من نادى شباب المستقبل والإتحاد الأوروبى للمشاركة فى برنامج "سفينة شباب العالم الـ١٦" اليابانية الذى يتم تنفيذه فى الفترة من ١٣ يناير الجارى إلى مارس القادم.

* يقام مهرجان دبى للتسوق فى الفترة من ١٥ يناير إلى ١٥ فبراير ومن المتوقع أن يتجاوز عدد الزوار أكثر من مليون زائر .

* تنطلق فى الفترة من ١٧ إلى ٢٠ يناير الجارى فاعليات المعرض والمؤتمر الدولى للإتصالات والمعلومات بمركز القاهرة الدولى للمؤتمر وذلك تحقيقاً لدعوة الرئيس حسنى مبارك فى چنيف للعالم لمد جسور التعاون فى هذا المجال.

* تجتمع المنظمات والصناديق العربية فى يناير الجارى للنظر فى تقييم جامعة الدول العربية للمؤتمر الدولى للمانحين لإعادة إعمار العراق الذى عقد فى مدريد فى أكتوبر الماضى .

* يجتمع الدكتور سيد طنطاوى شيخ الأزهر وعدد من رجال الدين الإسلامى فى يناير الجارى مع وفد من رؤساء المؤسسات الإعلامية الفنلندية وعدد من الكتاب والصحفيين وذلك لشرح صورة الإسلام الصحيحة.

* تنظم جمعية الأعمال المصرية - البريطانية بعثة إستثمارية لبريطانيا أواخر شهر يناير الجارى ، وذلك لطرح مشروعات إستثمارية على الجانب البريطانى للمساهمة فيها بالتمويل أو الخبرة أو التكنولوچيا .

حركة الموانى المصرية
خلال شهر أكتوبر ٢٠٠٣

بيان الواردات

الكمية بالألف طن

البيان	الإسكندرية	الدخيلة	بورسعيد	العريش	دمياط	السويس والأدبية	سفاجا	نويبع	السخنة	الإجمالى
بضاعة عامة	٣٢٢,٢٠	٢٧٧,٧٠	٥٥,٤٦	٠,٤٨	١١٨,٠٦	٣٩,٩٦	٠,٢٧	٥,٩٠	٨٩,٦٠	٨٢٠,٠٢
صب جاف	١٧٢,٤٠	٥٢٦,٨٠	١٢٥,٩٧	٠,٠٠	٤٧٧,٢٣	٠,٠٠	٠,٠٠	٠,٠٠	٠,٠٠	١٣٠٢,٤٠
أتربة وخامات	١٤٦,٧٠	٢٢١,٤٠	١٤,١٢	٠,٠٠	٥٧,٧٦	٣,٠١	٢٦,٢٥	٠,٠٦	٠,٠٠	٤٦٩,٣٠
ذات طبيعة خاصة	٢٠١,٩٠	٠,٠٠	٠,٠٠	٠,٠٠	٤٠,٧٠	٢٠,٨٠	٠,٠٠	٠,٣٩	٠,٠٠	٢٦٣,٧٨
أسمدة وأملاح	٠,٠٠	٠,٠٠	٠,٠٠	٠,٠٠	٠,٠٠	٢,٠٠	٠,٠٠	٠,٥٥	٠,٠٠	٢,٥٥
صب سائل	١١٤,٢٠	٦,٧٠	٠,٠٠	٠,٠٠	٥٢,٥٥	١٦٠,٠٨	٠,٠٠	٠,٠٠	٠,٠٠	
إجمالى	٩٥٧,٤٠	١٠٣٢,٦٠	١٩٥,٥٥	٠,٤٨	٧٤٦,٢٩	٢٢٥,٨٤	٢٦,٥٢	٦,٨٩	٨٩,٦٠	٣٢٨١,١٧
ترانزيت	٤,٥٠	٠,٠٠	٢٥٦,١٥	٠,٠٠	٣٣٢,٣٩	٠,٠٠	٠,٠٠	٠,٠٠	٠,٠٠	٥٩٣,٠٤
الإجمالى العام	٩٦١,٩٠	١٠٣٢,٦٠	٤٥١,٧٠	٠,٤٨	١٠٧٨,٦٨	٢٢٥,٨٤	٢٦,٥٢	٦,٨٩	٨٩,٦٠	٣٨٧٤,٢١

بيان الصادرات

الكمية بالألف طن

البيان	الإسكندرية	الدخيلة	بورسعيد	العريش	دمياط	السويس والأدبية	سفاجا	نويبع	السخنة	الإجمالى
بضاعة عامة	١٣٩,٠٠	٨٤,٦٠	٤٨,٧١	٠,٠٠	٦١,٥٦	٦٠,٨٦	٠,٤٨	١٢,٦١	٤٩,٣٣	٤٥٧,١٤
حاصلات زراعية	٣,٢٠	٠,٠٠	٠,٣٥	٠,٠٠	٤,٥٠	٢٤,٢٦	٠,٠٠	٩,٠١	٠,٠٠	٤١,٣٢
صب جاف	٠,٠٠	٢,٠٠	٠,٠٠	٠,٠٠	٢,٠٠	٠,٠٠	٠,٠٠	٠,٠٠	٠,٠٠	٤,٠٠
أتربة وخامات	١١٨,٥٠	٣٠,٣٠	٢,٤٠	٤٩,٩٤	٤٤١,٨٠	٧٢,٢٨	٢٧١,٠٥	١,٥٧	١٣٠,٢٨	١١١٨,١١
ذات طبيعة خاصة	٠,٠٠	٠,٠٠	٠,٠٠	٠,٠٠	١,٥١	٠,٤١	٠,٠٠	٠,٧٥	٠,٠٠	٢,٦٧
أسمدة وأملاح	١٢٧,٤٠	٥,٠٠	٢٠,٦٠	٨,٦٠	١١٥,٧٥	١٨,٤٦	٠,٠٠	١,٠٤	٠,٠٠	٢٩٦,٨٥
صب سائل	٣٩٠,٦٠	١٣٧,٠٠	٠,٠٠	٠,٠٠	٠,٠٠	٠,٠٠	٠,٠٠	٠,٠٠	٠,٠٠	٥٢٧,٦٠
إجمالى	٧٧٨,٧٠	٢٥٨,٩٠	٧٢,٠٦	٥٨,٥٤	٦٢٧,١٢	١٧٦,٢٧	٢٧١,٥٢	٢٤,٩٨	١٧٩,٦١	٢٤٤٧,٦٩
ترانزيت	٤,٤٠	٠,٠٠	٢٣٢,٦٠	٠,٠٠	٢٧٧,٧٦	٠,٠٠	٠,٠٠	٠,٠٠	١٤,٣١	٥٢٩,٠٦
الإجمالى العام	٧٨٣,١٠	٢٥٨,٩٠	٣٠٤,٦٦	٥٨,٥٤	٩٠٤,٨٧	١٧٦,٢٧	٢٧١,٥٢	٢٤,٩٨	١٩٣,٩٢	٢٩٧٦,٧٥

عدد السفن الواردة

البيان	الإسكندرية	الدخيلة	بورسعيد	العريش	دمياط	السويس والأدبية	سفاجا	نويبع	السخنة	الإجمالى
بضاعة عامة	١٥٦	٤٤	١٦٣	١	١٣٨	١٨	٠	٠	٨	٥٢٨
صب جاف	٤	١١	٢	٠	١٠	٠	٠	٠	٠	٢٧
أتربة وخامات	٧	٥	٤	٠	٢٨	١	١	٠	٠	٤٦
ذات طبيعة خاصة	٤٠	٠	٠	٠	١٩	٩	٠	٠	٠	٦٨
أسمدة وأملاح	٠	٠	٠	٠	١٢	١	٠	٠	٠	١٣
صب سائل	٢٥	١٠	٠	٠	٩	١٦	٠	٠	٠	٦٠
مولاس	٤	٠	٠	٠	٠	٠	٠	٠	٠	٤
إجمالى	٢٣٦	٧٠	١٦٩	١	٢١٦	٤٥	١	٠	٨	٧٤٦
ركاب	٨	٠	٣٠	٠	٠	٣٦	٣٩	٩٣	٠	٢٠٦
أخرى	١٥	٠	٢١	٠	٠	١٧	٠	٠	٠	٥٣
إجمالى عام	٢٥٩	٧٠	٢٢٠	١	٢١٦	٩٨	٤٠	٩٣	٨	١٠٠٥

بيان بحركة الركاب (قادمون ـ مغادرون) المترددة على الموانى

البيان		الإسكندرية	بورسعيد	السويس	سفاجا	نويبع	الغردقة	شرم الشيخ	الإجمالى
عدد الركاب	قادمون	٤١١٣	١٨٧١٧	٢٧١٧١	٢٨٩٩٧	٣٥٨٨٨	٢٤٩٦٣	٣٤١٨	١٤٣٢٦٧
	مغادرون	٤٣٣٢	١٨٨٩٦	١٠١٠٧٩	٤٥٦٥٨	٣٧٣٣٧	١٩٧٩٥	٢٥٨٢	٢٢٩٦٧٩
	الإجمالى	٨٤٤٥	٣٧٦١٣	١٢٨٢٥٠	٧٤٦٥٥	٧٣٢٢٥	٤٤٧٥٨	٦٠٠٠	٣٧٢٩٤٦

بيان بعدد الحاويات المتداولة

حاوية مكافئة ٢٠ قدم

الميناء	برسم البلد			الترانزيت			إجمالى عام
	وارد	صادر	جملة	وارد	صادر	جملة	
الإسكندرية	٢٥٤٨٠	٢٠٣٠٢	٤٥٧٨٢	٣٨٤	٣٥٦	٧٤٠	٤٦٥٢٢
بورسعيد	٤١٤٣	٥٧٤٨	٩٨٩١	٢٧٥٦٩	٢٤٤١١	٥١٩٨٠	٦١٨٧١
دمياط	٢٨٥٨	٦٢٩١	٩١٤٩	٣٦٩٨٠	٣٢٣٠٣	٦٩٢٨٣	٧٨٤٣٢
السويس	٥٤٢	١١٩	٦٦١	٠	٠	٠	٦٦١
السخنة	٣٦٠٩	٨٤٠٧	١٢٠١٦	٤١٨٧	٠	٤١٨٧	١٦٢٠٣
إجمالى عام	٣٦٦٣٢	٤٠٨٦٧	٧٧٤٩٩	٦٩١٢٠	٥٧٠٧٠	١٢٢٠٠٣	٢٠٣٦٨٩

وزارة النقل
قطاع النقل البحرى
بنك معلومات النقل البحرى المصرى
٤ شارع البطالسة - الأسكندرية
ت: ٤٨٦٩٤٥١- ٤٨٦٩٨٣٦ فاكس: ٤٨٧٤٦٧٤



تدريب ضابط المناوبة لتجنب التصادم فى البحر

دكتور ربان/ أحمد حنفى

الردار هو آلة يستخدمها عادة الملاحيين . يعتمد الإبحار الآمن بدرجة كبيرة على نظام الكفاءة والقدرة على الإستخدام ، خاصة فى مساحات كثافة المرور المرتفعة وفى ظروف المناخ السيئة. عند ظهور جهاز التوقيع الردارى الاتوماتيكى الأربا (ARPA) ، أصبحت أنظمة الردار أكثر أهمية كأنظمة لتعزيز سلامة الملاحة . إذا قام الملاحون بأغلبية هذه المؤهلات التى يقدمها لمعدات الممشى ، فيجب أن يكون متشابه مع الأساليب العلمية وحدود النتيجة والتطبيقات الصحيحة عادة يحدث أن يعطى الملاح ثقة كبيرة فى الحصول على البيانات التى قد تؤدى إلى مواقف ملاحية خطيرة. لذلك من الضرورى أن تكون مناهج التدريب الخاصة بضباط المناوبة تتآلف مع كل من قدرات وحدود أنظمة (ARPA).

١) العوامل المسببة للحوادث الملاحية:

توضح إحصائيات حوادث السفينة أن ٨٠٪ من كل الإحصائيات ترجع للأخطاء الإنسانية النتائج المتحللة تقسم الحوادث إلى مجموعتين : تصادمات جنوح أو شحط ترتبط بشدة مع أخطاء الملاحيين وترجع إلى المؤهلات والمعرفة الغير كافية، الإهمال ، التنظيم الخاطئ للملاحة والخطأ فى أعمال المناوبة فى البحر.

أسباب التصادم بين السفن والأشياء البحرية الأخرى، متحركة أو ثابتة تكون كما يلى :

- المراقبة الغير كافية.
- التوقيع الرادارى لم يتم أو قد تم بشكل خاطئ ، إتجاه إقتراب السفن لم يراقب.
- التعامل الغير صحيح للرادار أو عدم القدرة على تحليل معلومات الردار.
- المعرفة الغير كفأ للقوانين وتجنب التصادم فى البحر.

**** الأسباب الأساسية لجنوح/ شحوط السفن هى :***

- الثقة العالية فى علامات الملاحة المرئية.
- الخطأ فى تحديد الأشياء المرئية.
- إستخدام نظام واحد فقط لتحديد موقع للسفينة بدون التحقق من الموقع بدقة بنظام آخر.
- عدم فحص الموقع بإستمرار.
- المخطط الملاحى لا يُحضر أو يُحضر بدون دقة.
- المعرفة البسيطة عن تشغيل معدات الملاحة.
- عدم القدرة على تبادل المعلومات بين المرشد والملاح بالممشى، التنظيم الغير صحيح للمناوبة.
- التدريب الغير دقيق لضابط المناوبة للمحافظة على المناوبة الملاحية.
- عدم الإمكانية لتأكيد التحكم المتبادل للملاحة بواسطة عدد قليل من الأفراد التى تجنب الأخطاء الإنسانية .

فى كلتا الحالتين ، السبب الأساسى للحوادث البحرية هو المعلومات الغير كافية أو تفصيلها الغير مناسب نتيجة لذلك ، فهناك حاجة فعالة للتدريب على الـ (ARPA) التى تتماشى مع القوانين والتوصيات العالمية وكل دورة تدريبية لابد وأن تتضمن دقة وحدود إمكانيات الـ (ARPA).

٢) دقة إمكانيات (ARPA):

تزود أنظمة (ARPA) بمجموعة من البيانات المترابطة بالملاح وتعرضها على شاشة الرادار وعرض رقمى وحرفى.

وعلى أساس هذه البيانات، يكون ضابط المناوبة قادر لعمل القرار الصحيح، فليس هناك شك أن البيانات الدقيقة للنظام موجودة والأخطاء الممكنة التى تعوق إتخاذ القرار المناسب لذلك، هناك مهمة ضرورية يجب إنجازها فى التدريب وهى جعل مستخدمى (ARPA) على وعى بنقاط ضعف هذه الأنظمة والحسابات التى لا تخلو من الأخطاء .

مستويات الدقة تتضح فى قواعد المنظمة البحرية الدولية (IMO) التى ترتبط مع الأخطاء الإشارية الكثيرة التى تعتمد على جودة التسهيلات الخارجية التعاونية مع أنظمة (ARPA) .

كل الأخطاء التى لها تأثير على عرض البيانات يمكن أن تصنف إلى ٣ مجموعات :

الأخطاء التى تنتج داخل أداة الرادار والإرتباط مع البث الإشارى فى التردد المعطى وبحدود الأدوات الخارجية مثل مسجل سرعة السفينة، أنظمة البوصلة الجايرو .

- الأخطاء التى ترجع للعملية الغير دقيقة لبيانات الرادار، الإختيار الخاطئ للحسابات والحدود المقبولة للدقة.
- التفسير الخاطئ للبيانات المعروضة فالأخطاء من الرادار، سجل السرعة للسفينة والجايرو التى تزود البيانات للكمبيوتر لها تأثيرها على أخطاء البيانات والنتائج . يعتمد تأثير الأخطاء فى الحساب على نوعها، الموقف الحالى والوقت المحسوب لعمل الحسابات .

٣) الأخطاء فى تفسير المعلومات المعروضة:

مناهج التدريب فى تشغيل (ARPA) أوضحت أن العدد الفعلى للأخطاء لا تتسبب بواسطة الحدود أو قصور النظام . قد تظهر نتيجة الخبرة غير الكافية للملاح أو الملاحظة الخطأ.

عندما يستخدم المتجة الظاهر فإن معظم الأخطاء المتكررة هى كما يلى :

- التفسير الخطأ للمتجهات المعروضة الحالية (مثال الإتجاهات الحقيقية تأخذ على إنها إتجاهات نسبية والعكس)
- إتخاذ نقطة تقاطع الإتجاهات الحقيقية كنقطة تصادم التى تحدث فقط عندما يكون حساب أقرب نقطة للإقتراب (CPA) تساوى صفر .
- إتخاذ بيانات تجربة الهدف كمعيار حقيقى لمرور الهدف (إذا لم تكن البيانات متاحة)
- إعتبار الهدف مناور على أساس الموضع المتغير للإتجاه المعروض فى الحالة المبدئية (بين الدقيقة الأولى والثلاث دقائق لتعقب الهدف)
- التفسير الخاطئ لتسجيل حركة الهدف المعروضة.

والمشغل يمكن إضافة أخطاء عند عرض صور ما إذا كان هناك مناطق خطر مكتشفة (PREDICTED AREAS OF DANGER) أو نقاط حيوية للتصادم (POTENTIAL POINTS OF LOLLI-SION)

٤) حدود تسهيلات (ARPA):

يكمل ضابط المراقبة منهج (ARPA) ليكون على وعى أن هناك العديد من حدود أنظمة (ARPA) وليكون قادر على تقديرها عند إتخاذ القرارات لإكتشاف مدى الهدف مع التحرك بإضطراب يكون معقد كفاية فى الوقت لا يمكن لضابط المناوبة أن يكون إيجابى بشكل كامل حين إكتشاف كل الأهداف، خاصةً الملاحة فى ظروف المناخ الصعبة مع كثير من الإضطرابات نتيجة للأمواج والأمطار منذ إكتشاف الهدف يرتبط مباشرةً مع إكتساب (تحديد) الهدف ، فلا يمكن أن نتأكد أن كل الأهداف الخطرة مكتسبة، فيجب أن يتأكد الضابط المناوب بأن كل النقاط بالقرب من سفينته قد حددت ، من ناحية أخرى فالتهديد الإحتمالى للتصادم يكون موجود .

ترتبط أيضاً الحدود المتنوعة بتسهيلات لـ (ARPA) مع الطريقة المقتبسة لآثار الهدف : ترجع هذه الحدود لأهمية وجود مقارنة بين مستوى الدقة وسرعة إكتشاف مناورة الهدف الملاحظ. هذا يمكن أن يكون سبب للتأخير الأساسى فى عرض المعلومات، خاصة عندما تتغير مقاييس حركة سفينة واحدة. يعتمد التأخير على المعدة المستخدمة.

يجب أن يضع ضابط المراقبة فى ذهنه أنه فى حالة مناورة الهدف تكون المعلومات المرتبطة متاحة بعد ثوانى قليلة وتقل دقة البيانات المعروضة .

حدود أخرى لتسهيلات (ARPA) هى أن الهدف قريب جداً للسفينة لايمكن إكتشافه فى مثل هذه الحالات لايمكن للنظام تتبع التغير السريع ويكون غير قادر على الحركة بسرعة كافية.

الخلاصة:

أثبتت الإحصائيات والتحليلات للحوادث البحرية أن معظم حوادث التصادم ترجع إلى العنصر البشرى والخطأ البشرى.

وفى هذا الشأن يكون الخطأ نتيجة للتدريب الغير صحيح أو الجيد للملاح على الإستخدام الأمثل ليس فقط على تشغيل (ARPA) ، بل على تحليل المعلومات ومعرفة الإمكانيات والتسهيلات والأخطاء الناتجة عنها ومن ثم تلافيها وبالتالى تجنب حدوث التصادم للسفن.



Great Saladin الناصر صلاح الدين

By Dr. Ayman Elnahrawy

بقلم الدكتور/ أيمن النحراوى

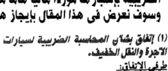
In Clermont Urban shouted Dieu veut
Fury wide spreaded Europe, Hatreds grew
Richard departed England, left throne seat
Frederick, Louis , Conrad on forces to east
Jerusalem , milk, honey, Christ land to beat
Innocent fatherland is conquered in heart
We sacrifice our souls but never retreat
Great Saladin called on holy war
Aramean Jesus is ours, Palestine is ours
Arab blazing sun sent rays of hell heat
Reflected on Saladin knights armours
Hattin sand savagely burnt De Chation troops
Crusaders corpses, vultures waited to eat
Mount templars, jihad battalions brave fight
Swords struck brutaly , death called by screams
Slaughters in Sacred land , jesus gries
Acre, Jaffa, Haifa, blood flew streams
Invaders raping fatherland,
How much live we such trajedy
Iraq is raped, Baghdad in pain
The years wounds are bleeding
In Jerus alem and palestine
Arab blood over and over again
Black tragedy nightmare, but I swear.. ,
I swear all days will be Hattin..
All days will be Hattin..
All days will be Hattin..

فى كليرمونت نادى أوربان إنها إرادة الرب..
وكأنه ينشر الأحقاد والضغائن فى أوروبا..
تدفق المقاتلون كل بأطماعه من كل حدب وصوب ..
قام ريتشارد عن عرشه وأبحر من إنجلترا فى أقصى الغرب ..
فريدريك ولويس وكونراد ، إنها الحرب إنها الحرب..
أورشليم المسيح، أرض اللبن والعسل..
أرض أجدادنا البريئة، تطعن فى سويداء القلب..
لكننا نضحى بالنفس والنفيس ولا نتراجع ، دون ريب ..
دعا بها صلاح الدين، إنها الحرب المقدسة..
عن الأرض والعرض ، نخوضها شباب وشيب..
المسيح عربى آرامى ، منا هو ونحن منه..
وفلسطين عربية إلى الأبد والأقصى نستشهد عنه..
شمس العرب تتوهج فى سماء حطين..
تنعكس على الدروع اللامعة لفرسان صلاح الدين..
نيران جحيمها تلفح وجه الغزاة الصليبيين ..
وتكوى الرمال جنود دى شاتيون السفاكين..
ها هى النسور والعقبان قد حلقت فى السماء ..
تترقب نصيبها من مغانم جثث النورمان والهوسبيتاليين..
فرسان المعبد وقد صرعتهم كتائب الجهاد ..
الصرخات تنادى الموت، وتقعقع السيوف فى أيدى المجاهدين..
الأرض الطاهرة صارت ملطخة دامية ..
إن المسيح يبكى والكون فى أنين..
فى عكا ويافا وحيفا تدفقت الدماء سنين ..
أضغاث أحلام لمأساة مروعة ولدها الحقد الدفين..
ما أشبه يومنا بذلك الأمس الحزين..
الأمة تغتصب فى العراق وبغداد فى أنين..
وجراح السنين تنزف دامية فى القدس وفلسطين..
لكننى أقسم أن كل يوم سوف يكون حطين ..
كل يوم سوف يكون حطين ..
كل يوم سوف يكون حطين ..

Dr . AYMAN EL NAHRAWY
eagleayman @ yahoo . com

الإتفاقيات الضريبية بين الممولين .. ومصلحة الضرائب

أ/ إسماعيل عنانى - باحث فى النظم الضريبية   زميل الجمعية المصرية للمالية العامة والضرائب



منذ ما يقرب من ثلاث سنوات مضت . إنتهجت مصلحة الضرائب العامة نهجاً حميداً مع الممولين، استهدفت منه تحقيق الإستقرار فى محاسبة الممولين ضريبياً وذلك بإبرام إتفاقيات ضريبية معهم فى مجال الأنشطة الضريبية الأكثر إنتشاراً وزيوعاً بين جموع الممولين .

وقد تم إبرام أول إتفاق بتاريخ ٢٠٠٠/٢/٢٥ ، وقد بلغت عدد الإتفاقيات المبرمة حتى الآن أربعة وعشرون إتفاقاً تنوعت بين مختلف الأنشطة الصناعية والتجارية والخدمية وحددت الإسس العامة للمحاسبة الضريبية لهذه الأنشطة ونظراً لأهمية هذه الإتفاقيات لكل من الممولين ومصلحة الضرائب ، فقد أنجزت مصلحة الضرائب مئات الآلاف من حالات الإتفاق إستناداً للأسس التى تضمنتها هذه الإتفاقيات مما ساعد على تحقيق مبدأ العدالة الضريبية والإستقرار الإقتصادى للممولين وفى نفس الوقت زيادة الحصيلة الضريبية بإعتبار ها مورداً مالياً هاماً من موارد الدولة.

وسوف نعرض فى هذا المقال بإيجاز هذه الإتفاقيات وأهم ما تضمنة من أسس محاسبة ضريبية.

(١) إتفاق بشأن المحاسبة الضريبية لسيارات الأجرة والنقل الخفيف.

طرفى الإتفاق:

(١) مصلحة الضرائب - **طرف أول.**

(٢) النقابة العامة للنقل البرى والجمعية العامة الإنتاجية لنقل الركاب على مستوى جمهورية مصر العربية -- **طرف ثانى.**

وقد إتفق الطرفان على وضع جداول تشتمل على أسس المحاسبة الضريبية لكل سيارة من ناحية الإيراد اليومى ومقدار الضريبة السنوية المقررة روعى عند تحديدها الآتى:

- سنة صنع السيارة - عدد الركاب بالنسبة للسيارات الأجرة - والحمولة لسيارة النقل الخفيف

- نوع الوقود المستخدم (بنزين - سولار) - وجود سائق مؤمن عليه من عدمه.

هذا بالإضافة إلى بنود أخرى تفصيلية تضمنها الإتفاق.

(٢) إتفاق بشأن المحاسبة الضريبية لسيارات النقل الثقيل أكثر من ٥ طن والمقطورات.

طرفى الإتفاق:

(١) مصلحة الضرائب - **طرف أول.**

(٢) الإتحاد التعاونى الإنتاجى المركزى/ الجمعية التعاونية العامة للنقل البرى للبضائع بالسيارات **طرف ثانى.**

- يتم محاسبة سيارات النقل الثقيل أكثر من ٥ طن والمقطورات وفقاً للأسس التالية:

١- عدد أيام العمل: يتم تحديد أيام العمل وفقاً لموديل السيارة (سنة الصنع) وذلك على النحو التالى:

- سيارة موديل حتى ٥ سنوات - ٢٧٠ يوم عمل.

- سيارة أكثر من ٥ سنوات وحتى ١٠ سنوات - ٢٢٠ يوم عمل.

- سيارة أكثر من ١٠ سنوات - ١٩٠ يوم عمل.

- المقطورة - ١٤٠ يوم عمل.

٢- الأجر: يتحدد أجر نقل الطن بواقع ٩ جنيه للسيارة و٨ جنيه للمقطورة ويتم تحديد حمولة السيارة أو المقطورة طبقاً لما هو ثابت برخصة تسييرها.

٣- نسبة صافى الربح: تحدد بواقع ٢٥٪ للسيارات و ٣٥٪ للمقطورات

(٣) إتفاق بشأن أسس المحاسبة الضريبية لنشاط صيد الأسماك من بحيرة السد العالى بأسوان.

طرفى الإتفاق:

(١) مصلحة الضرائب - **طرف أول.**

(٢) الإتحاد التعاونى للثروة المائية والجمعيات التعاونية لصائدى الأسماك بأسوان **طرف ثان.**

نسبة صافى الربح: تحدد بواقع ١١٪.

(٤) إتفاق أسس المحاسبة لنشاط صيد الأسماك من البحر المتوسط.

طرفى الإتفاق:

(١) مصلحة الضرائب - **طرف أول.**

(٢) الإتحاد التعاونى للثروة المائية وجمعيات صائدى الأسماك بالبحر المتوسط - **طرف ثانى.**

نسبة صافى الربح: تحدد بواقع ١١٪

(٥) إتفاق بشأن المحاسبة الضريبية لنشاط تجارة الأدوات الكهربائية (جملة وتجزئة).

طرفى الإتفاق:

(١) مصلحة الضرائب - **طرف أول.**

(٢) الإتحاد العام للغرف التجارية وغرفة الإسكندرية - **طرف ثان.**

نسبة مجمل الربح: جملة ٦٪ - تجزئة ١٢٪ - توريدات ٩٪.

(٦) إتفاق بشأن المحاسبة الضريبية لنشاط تجارة الأسمدة.

طرفى الإتفاق:

(١) مصلحة الضرائب - **طرف أول.**

(٢) الجمعية المصرية لتجار وموزعى الأسمدة - **طرف ثان.**

نسبة إجمالى الربح: تحدد نسبة إجمالى الربح طبقاً لرقم الأعمال على الوجه الآتى:

- ٣,٥٪ أكثر من ٣ مليون جنيه.

- ٤,٥٪ أكثر من ٢ مليون جنيه وحتى ٣ مليون جنيه.

- ٥,٥٪ أكثر من مليون جنيه وحتى ٢ مليون جنيه.

- ٧٪ أقل من مليون جنيه.

(٧) إتفاق بشأن المحاسبة الضريبية لنشاط مطاعم الفول والطعمية.

طرفى الإتفاق:

(١) مصلحة الضرائب - **طرف أول.**

(٢) غرفة تجارة الإسكندرية **طرف ثان.**

نسبة مجمل الربح:

- ٢٠٪ لبيع الفول بالغرف والطعمية السائبة.

- ٢٥٪ لطلبات السفرة.

- ٣٠٪ للسندويتشات والسلاطات والطرشى فى حالة ثبوت بيعها.

(٨) إتفاق بشأن المحاسبة الضريبية للبقال التموينى.

طرفى الإتفاق:

(١) مصلحة الضرائب - **طرف أول.**

(٢) غرفة تجارة الإسكندرية - **طرف ثان.**

مجمل الربح: تحديد هامش الربح للسكر التموينى بواقع ٤٦ جنيه للطن. وبواقع ٨٠ جنيه للطن من الزيت التموينى.

(٩) إتفاق بشأن المحاسبة الضريبية لنشاط تجارة الحاسبات الآلية الشخصية ومستلزماتها.

طرفى الإتفاق:

(١) مصلحة الضرائب - **طرف أول.**

(٢) الإتحاد العام للغرف التجارية المصرية والشعبة العامة للحاسبات الآلية والبرمجيات - **طرف ثانى.**

نسبة مجمل الربح: وفقاً لما يلى:

(أ) تجارة أجهزة الكمبيوتر ومكوناتها - مستلزمات الكمبيوتر مثل (أحبار- ديسكات - علب ديسكات - بلاستيكات) .

- بالنسبة للمستورد: وفقاً لرقم مبيعاته على الوجه الآتى :

٤٪ إذا كانت المبيعات أكثر من ٥ مليون جنيه.

٥٪ إذا كانت المبيعات مليون وحتى ٥ مليون جنيه.

٦٪ إذا كانت المبيعات أقل من واحد مليون جنيه.

(ب) بالنسبة لتجارة أجهزة الكمبيوتر ومكوناتها:

- بالنسبة لتاجر الجملة - الموزع ٣٪ من إجمالى المبيعات.

- بالنسبة لتاجر التجزئة ٧٪ من إجمالى المبيعات.

(جـ) تجارة مستلزمات الكمبيوتر:

- بالنسبة لتاجر الجملة - الموزع ٤٪ من قيمة المبيعات.

- بالنسبة لتاجر التجزئة ٨٪ من إجمالى قيمة المبيعات.

(د) بالنسبة للصيانة: ٣٠٪ من إجمالى قيمة إيرادات الصيانه.

(هـ) بالنسبة للتدريب : ٢٠٪ من إجمالى قيمة إيرادات التدريب.

٤- التوريدات يطبق بشأنها التعليمات التنفيذية للفحص ١٩ لسنه ١٩٩٩ .

(١٠) إتفاق بشأن المجموعات السلعية لنشاط البقالة ونسب مجمل الربح بشأنها.

طرفى الإتفاق:

(١) مصلحة الضرائب - **طرف أول.**

(٢) غرفة تجارة الإسكندرية - **طرف ثان.**

مجمل الربح: تم الإتفاق على تحديد مجمل ربح المجموعات السلعية كالآتى:

(٨٪) للمجموعة الأولى وتشمل: الأرز - المكرونة - المسلى الصناعى والطبيعى - الزيوت - المعلبات - العصائر - الشاى - المنظفات الصناعية - المشروبات الغازية - ألبان معبأه - فول - عدس - سكر حر.

(١٠٪) للمجموعة الثانية وتشمل: الجبن بأنواعه - البيض - اللحوم المحفوظة (بسطرمة - لانشون - سجق) - الشربات - الحلوى الطحينية والطحينة - العسل بنوعيه - الحلوى الجافة (بسكويت - كرملة - نعناع - مصاصة - لبان - شيبسى) الكحول المعبأ - المجمدات (خضر - لحوم - ماكينات وأمواس حلاقة - الخبز الحر) .

(١٥٪) للمجموعة الثالثة وتشمل: الخردوات ولعب الأطفال - الأدوات المدرسية - الروائح - وأدوات التجميل - منتجات المخابز الفاخرة - المخللات - الزبادى.

(١٥٪ إلى ٢٠٪) للمجموعة الرابعة وتشمل : كعك العيد - حلوى المولد -ياميش رمضان.

(٢,٥٪) بالنسبة للسجائر المحلية والسجائر الأجنبية المصنعة محلياً.

(٧٪) بالنسبة للسجائر الأجنبية المستوردة.

(١١) إتفاق بشأن المحاسبة الضريبية لنشاط تجارة النظارات الطبية والشمسية بالتجزئة.

طرفى الإتفاق:

(١) مصلحة الضرائب - **طرف أول.**

(٢) الإتحاد العام للغرفة التجارية وغرفة الإسكندرية - **طرف ثان.**

نسبة مجمل الربح:

- تجارة النظارات الطبية والشمسية المستوردة ١٤٪

- بيع وتركيب العدسات ١٤٪

- التصليحات ٤٥٪

- المعاملات مع التأمين الصحى ٦٪

(١٢) إتفاق بشأن المحاسبة الضريبية لنشاط تجار قطع غيار السيارات.

طرفى الإتفاق:

(١) مصلحة الضرائب - **طرف أول.**

(٢) الإتحاد العام للغرفة التجارية وغرفة الإسكندرية - **طرف ثان.**

نسبة مجمل الربح :

- المستورد فقط ٨٪.

- تاجر الجملة ٥٪.

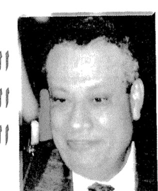
- تاجر التجزئة ١٢٪.

وسنوالى نشر باقى الإتفاقيات فى الأعداد القادمة - بمشيئة الله.

والله الموفق









اللواء بحرى / عاصم السيد أحمد
المحاسب / رجب حسن رجب
اللواء بحرى/ إبراهيم عوض

وأسرة تحرير مجلة إنترناشيونال

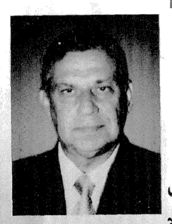
وجميع العاملين بها

يهنئون

السيد اللواء بحرى
عصام الدين بدوى

على الثقة الغالية التى أولاها سيادته

معالى الدكتور / عاطف عبيد



رئيس مجلس الوزراء

بتجديد تعيين سيادته رئيساً لقطاع النقل البحرى

بالدرجة الممتازة بقرار معالى رئيس مجلس الوزراء

رقم ١٩٠٧ لسنة ٢٠٠٣

وذلك لما تحقق من إنجازات كبيرة فى قطاع النقل البحرى

طوال فترة رئاسته ويتمنون لسيادته دوام التوفيق والنجاح

وللهيئات التابعة الإزدهار

إتحـــــاد المـوانـئ البحـريـــة العـربيـــة

ARAB SEA PORTS FEDERATION



الاجتماع الدورى الثامن والعشرين

لمجلس إدارة إتحاد الموانئ البحرية العربية وجمعيته العمومية

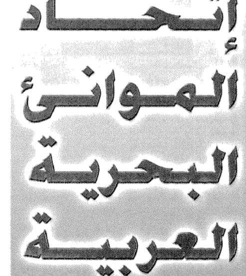
هيلتون جرين بلازا - الإسكندرية (١٣ - ١٥) يناير /كانون ثان ٢٠٠٤



الأستاذ / نعيم بن إبراهيم النعيم
مدير عام ميناء الملك عبد العزيز بالدمام
المملكة العربية السعودية
ورئيس إتحاد الموانئ البحرية العربية



اللواء / عصام بدوى
رئيس قطاع النقل البحرى
جمهورية مصر العربية
وأمين عام إتحاد الموانى البحرية العربية



قرر مجلس إدارة إتحاد الموانئ البحرية العربية، بإجتماعه بتاريخ (٦-١٠) يوليو/ تموز ٢٠٠٣ بالقاهرة. الموافقة على الدعوة الكريمة الموجهة من جمهورية مصر العربية لإستضافة الإجتماع الدورى الثامن والعشرين لمجلس إدارة الإتحاد وجمعيته العمومية. الفترة (١٣-١٥) يناير/ كانون ثان ٢٠٠٤ بالإسكندرية.

ويناقش أعضاء مجلس إدارة الإتحاد عدة موضوعات على رأسها إستراتيجية تنمية مهارات الموارد البشرية بالموانئ البحرية العربية. والموازنة التخطيطية للإتحاد لعام ٢٠٠٤. وقرارات وتوصيات إجتماعات الدورة (١٦) لمجلس وزراء النقل العرب فيما يخص إتحاد الموانئ البحرية العربية.

مكان وتاريخ إنعقاد الإجتماع

تعقد الإجتماعات بقاعة المؤتمرات بفندق هيلتون جرين بلازا بالإسكندرية خلال الفترة من (١٣-١٥) يناير/ كانون ثان ٢٠٠٤
وتتضمن فاعليات الإجتماع ندوة بعنوان:

دور معاهد تدريب الموانئ

فى تنمية مهارات الموارد البشرية فى الوطن العربى

المراسلات والإستعلام:

ص.ب – حدائق الشلالات ٢١٥١٤ الإسكندرية – ج.م.ع – تليفون ٤٨١٨٧٩١(٢٠٣) – فاكس ٤٨١٨٧٩١(٢٠٣)

P.O Box - Hadaek El- Shallalat 21514 - Alexandria - Tel (203)4818791 - Fax (203)4818791



Suez
Cairo
Hurghada
Safaga
Hamrawein
Abu Ghousoun

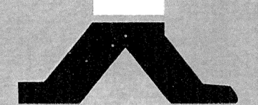
● MITCHELL JR. Co. Offices

* Support Commercial Vessels calling on Egyptian ports

* Disptach Cargo (Loading / Discharging)
* Ready to replenish bunker - luboil

The main function is saving time for shipowners, as well as protecting their interests and providing financial assistance





Mitchell JR. Co. Egypt

PORT SAID HEAD OFFICE : Memphis & Babil Street, P.O. Box : 1217
Tel.: 20 66-228 590 - 338591 /2/3/4 - Fax : 2066 - 235 508 - 338594 - Tlx: 63157 LAMIUN
Email: mitjrson@idsc.net.eg
mitjrson@bec-online.com
U.S.A.-BRANCH: Tel.: 001- 410-5869548 & Fax: 001-410-5869549



موانى البحر الأحمر

تحفر إسمها من نور

٢٥ عاماً من الإنجازات والنجاحات

- عريقة فى خبرتها .. مزدهرة فى أدائها

- منظومة متكاملة فى خدماتها تجعلها على أعتاب الجيل الثالث للموانى العالمية



.. على مدى خمسة وعشرين عاماً التى إنقضت وتمثل عُمر هيئة موانى البحر الأحمر لازالت رحلة العطاء مستمرة والسباق المحموم يتواصل ليتواكب مع المتغيرات العالمية والوصول إلى أحدث الطرق والإمكانيات التى وصلت بها الموانى فى المنطقة .

.. فى هذه الحقبة من الزمن حققت الهيئة العديد من الإنجازات بصورة متواصلة بفضل الله سبحانه وتعالى ، وثقة القيادة السياسية فى هذا الموقع الإستراتيجى الهام فتم إختيار كوكبة من القيادات الناجحة التى أدارت الدفة بحكمة وإقتدار وساهمت بقدر كبير برسم الخطط وفتح المشروعات التى كونت فى النهاية هذا الصرح العملاق الذى يتباهى الآن بخدماته بموانى المنطقة ، وكذا تفانى العاملين على كل المستويات الوظيفية فى جميع الموانى المترامية الأطراف على ساحل البحر الأحمر .

.. وإيماناً من وزارة النقل فى المحافظة على الإستثمارات الوطنية والتى تمثل دعماً أساسياً للإقتصاد الوطنى جاء قرار تأسيس الهيئة العامة لموانى البحر الأحمر رقم (٢١٧) لسنة ١٩٧٨ تتويجاً للسياسة الحكيمة التى تنتهجها القيادة السياسية فى تطوير وتخصيص موانى وطنية حديثة بأحدث الوسائل العلمية والتكنولوجية الحديثة فى المنطقة لتواكب التغيرات العالمية ودخولها فى صراعات قوية للوصول إلى القمة وتحقيق الهدف الإستراتيجى لإستقطاب أكبر عدد من الخطوط الملاحية العالمية التى تعود بالدخل القومى المناسب الذى هو فى النهاية دعماً أساسياً للدخل القومى .. كما تمثل هذه الموانى واجهة مشرفة تضع مصرنا الحبيبة بمكان الريادة على الخريطة العالمية .

- وإذا كان ميناء الإسكندرية العملاق هو أكبر ميناء ، داخل مصر من حيث تداوله ٦٥٪ من تجارة مصر الخارجية .. فنستطيع أن نقول بحق أن موانئ البحر الأحمر هى الهيئة "الأم" من حيث عدد موانيها المترامية الأطراف ونشاطاتها المختلفة نظراً لموقعها الجغرافى على سواحل البحر الأحمر وخليجى السويس والعقبة مما جعلها نافذة مصر الشرقية حيث تربط مصر بالعديد من دول المشرق العربى ودول المشرقين الأدنى والأقصى ، ودول شرق أفريقيا .

.. كما تتميز هذه الموانى بوجودها وسط منطقة غنية بالثروات كالبترول والثروات المعدنية (فوسفات - منجنيز - بودرة تلك - جبس .. إلخ) مما يساعد على سهولة تصديرها عبر هذه الموانى ، وقربها أيضاً من المناطق السياحية (دينية - بحرية - آثار فرعونية - إسلامية ومسيحية) مما ساعد على حركة السياحة عبر هذه الموانى السياحية .. مما أكسبها أهمية متميزة بين موانى المنطقة بصفة عامة والموانى المصرية بصفة خاصة .. كما أن توافر الأعماق الكبيرة والحماية الطبيعية بالقرب من الشواطئ سمح لها بقدر كبير ببناء أرصفة عميقة دون الحاجة إلى عمليات تطهير وحواجز أمواج.

.. وفى جولة سريعة عن أهم الموانى المتعددة الأنشطة التى تضمها هيئة موانئ البحر الأحمر نجدها تتمثل فى :-

*** موانى تجارية**

" ميناء بورتوفيق - ميناء الأدبية - ميناء العين السخنة - ميناء سفاجا.."

*** موانى الصيد**

" ميناء عتاقة (الأتكة) - ميناء الطور"

*** موانى الركاب والسائحين**

" ميناء بورتوفيق - ميناء سفاجا - ميناء نويبع - ميناء شرم الشيخ - ميناء الغردقة.."

*** موانى البترول**

ميناء حوض البترول - مرسى السادات - مرسى سوميد- ميناء رأس غارب - ميناء رأس شقير - وادى فيران - رأس سدر - رأس بدران "

*** الموانى التعدينية**

" ميناء القصير - ميناء الحمراوين - ميناء أبو الفصون - ميناء برنيس - ميناء أبو زنيمة - ميناء رأس ملعب "

وفيما يلى بيان بالأرصفة وأنشطتها بموانى الهيئة فى الجدول التالى :

البيان / الميناء	نوع الأرصفة	العدد	الطول بالمتر	الطاقة القياسية
ميناء بورتوفيق	ركاب بضائع وحدات خدمات	٥ ٦ ١	٦٣٠م ٨٤٠م ١٥٠م	١.٥ مليون راكب ١.٥ مليون طن —
حوض البترول	إصلاح سفن بترول	٥أساكل +رصيف	٦٣٥م	٨ مليون طن
ميناء الأدبية	بضائع غلال وحدات خدمات	٥ ٢ ٢	١٣٦٥م ٤٧٥م ٢٥٠م	٢ مليون طن ٢.٥ مليون طن —
ميناء سفاجا والقصير والحمراوين	ركاب بضائع غلال	١ ٣ ١	٢٠٠م ٥٢٢م ٢٨٩م	٧٥٠ ألف راكب ٢.٥ مليون طن ٢ مليون طن
ميناء الطور	وحدات خدمات	١	٧٥م	١٠٠ ألف طن
ميناء نويبع	ركاب بضائع عامة	٢ ١	٢٣٥م ١٢٠م	مليون راكب ٢٥٠ ألف طن
ميناء شرم الشيخ	سفن صغير ركاب وسائحين	٣ ١	٢٢٠م ٦٣٠م	يستخدم لقوات الطوارئ الدولية ١٠٠ ألف سائح
ميناء الغردقة	سفن صغيرة سفن سياحية	٣ ١	١٧٢م ١٥٨م	— ١٥٠ ألف سائح

.. وبهذه المناسبة التاريخية الكبيرة خصصت مجلة إنترناشيونال الدولية المتخصصة والتى كانت تتابع عن كثب أعمال التطوير والإزدهار التى تمت فى موانى الهيئة لحظة بلحظة أن يكون ملف هذا العدد "نافذة مصر الشرقية" موانى البحر الأحمر خلال رحلة عطاء وسباق مستمر لتقديم وثيقة عن هذا الصرح العملاق.

.. لذا كان لقاءنا المعتاد مع الفارس والربان لهذه السفينة الذى يقودها بحكمة وإقتدار ليحافظ على مكانتها ويطمح فى آفاق أوسع للوصول بها إلى مكانة مشرفة ومضيئة تضع موانينا على الخريطة الملاحية العالمية بإقتدار .



رصيف سفن السياحة واليخوت



رصيف الركاب بميناء سفاجا

إنه أيها السادة .. اللواء بحرى / صلاح الوليلى .. رجل نسعد بحواره والحديث معه لا لمجرد أن بطل من أبطال القوات البحرية خلال معارك أكتوبر المظفرة وقبلها وبعدها فقط .

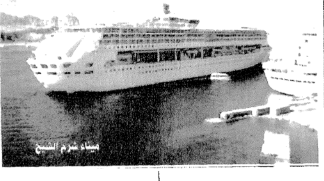
ولا لمجرد أنه يملك أدلة حُسن مصريته فى صورة أوسمة ونياشين تؤكد نبل مصريته، ولكنه رجل جمع العلم والأدب والتواضع والقيادة .. وكلها كل لا يتجزأ .. فلا علم بغير أدب ، ولا أدب بغير تواضع .. إضافة إلى ذلك أنه رجل إنصهر فى هذا الصرح العملاق حتى إكتسب الخبرة ووضع يده على كافة نقاط الضعف والقوة .. فكان إختيار القيادة السياسية لسيادته موفقاً فى موقعة لإدارة الدفة ..!

.. ومن منطلق رصدنا لرؤية العين بنبض الواقع لما يجرى داخل موانى البحر الأحمر فى الفترة الأخيرة من إفتتاحات المشروعات ورفع كفاءة تلك الموانى .. ومدى الخطط التى من المنتظر أن تنفذ فى الفترة المقبلة والتى تشير إلى دخول موانى البحر الأحمر فى مرحلة جديدة من الإزدهار ، وتهافت المستثمرين على تلك الموانى هو أكبر دليل على مدى نجاح الإستراتيجية التى تنتهجها الإدارة وتدعمها القيادة السياسية وعلى رأسها الراعى الأول لمشروعات تطوير النقل البحرى والوصول بتلك الموانى إلى العالمية المهندس/ حمدى الشايب وزير النقل المصرى الذى لم يدخر جهداً فى المتابعة من خلال جولاته المستمرة داخل الموانى للوقوف على مدى تطويرها وإبداء الملاحظات لكى تستمر مسيرة التقدم والإزدهار لتلك الموانى .

.. اللقاء وربان سفينة موانى البحر الأحمر اللواء / صلاح الوليلى الذى سعد بلقائنا وإنفرد بعرض سيمفونية التطوير والإزدهار داخل موانى البحر الأحمر .

- بداية نهنئ اللواء / صلاح الوليلى على توليه مهام ومسئولية هذا الصرح العملاق ويكون واحداً من الكوكبة الذين أسهموا بجهدهم وخبرتهم فى إدارة هذا الصرح العملاق منذ نشأته وحتى الآن حتى صار عملاقاً بكل المقاييس .. وبكل تواضع يبدأ حديثه أن ما شهدته موانى البحر الأحمر منذ النشأة ومن خلال الخطط الخمسية الأربعة التى مرت بها مراحل التطوير والتحديث فى الأداء ما هى إلا إنجازات قد تحققت على أرض الواقع ولازالت تعكس حقيقة هامة يدركها المهتمون لنظم تطوير وتشغيل الموانى على مستوى العالم بأن موانى البحر الأحمر آخذة فى النهوض ومستمرة فى رحلة العطاء قدماً لترتقى مكانة هامة تجعلها فى مصاف الموانى العالمية.

ولعل مساندة المهندس/ حمدى الشايب وزير النقل كانت بمثابة الدعامة الأساسية



ميناء شرم الشيخ

وراء النجاح والإستمرار ومنذ أن توليت مهامى ومسئوليتى داخل هذا الصرح ، فالتنسيق مستمراً مع سيادته لإحداث طفرة وتطوير شامل فى كافة القطاعات داخل موانى الهيئة بإستخدام أحدث الأساليب العصرية والتكنولوجية البحرية المتقدمة .

- وهنا يتطرق اللواء / صلاح إلى عرض C.D عن موانى الهيئة كيف أصبحت ، وما مدى التطوير الذى طرأ عليها مما يؤهلها إلى موانى متقدمة..

- ونبدأ بالمحطة الأولى : وهى "مجال المعلومات"

فقد تم إنشاء مركز عمليات على أحدث مستوى بمبنى ديوان عام الهيئة للسيطرة والمتابعة على جميع الأنشطة داخل موانى الهيئة ومجهز بالخرائط واللوحات الفنية الموضح عليها جميع الأرصفة والمرابط لمتابعة حركة السفن بالموانى .. كما يرصد كافة الأزمات وحالات الطوارئ والذروة ويقوم بالتنسيق مع كافة الأجهزة المعاونة لتذليل العقبات وتوفير وسائل الراحة والأمان سواء للركاب أو العملاء من أصحاب السفن والتوكيلات الملاحية .. كذلك تم تشغيل برامج منظومة حركة السفن والبضائع المرتبطة ببنك المعلومات بقطاع النقل البحرى .

- كما تم قطع شوط كبير فى إنشاء شبكة E.D.I بين الهيئة والأجهزة العاملة الأخرى بالميناء .

- المحطة التالية : " السلامة البحرية"

وهنا يؤكد رئيس الهيئة على المضى قدماً على زيادة كفاءة أمن الموانى بتزويدها بالمعدات والأجهزة اللازمة لتأمين المنافذ البحرية التابعة للهيئة ولتأمين البلاد من الأخطار التى ترد لها من الخارج .. أما عن سبل تحقيق السلامة البحرية والحد من الحوادث البحرية فهذا يرجع إلى وجود محطات مراقبة للسفن عبر الممرات الملاحية فى البحر الأحمر وربطها بالأقمار الصناعية وهى تعمل آلياً .

آليات التطوير داخل موانى الهيئة

تشهد موانى الهيئة فى الفترة الحالية تطوير وتحديث فى إطار المشروعات المستقبلية لتطوير الموانى المصرية حتى عام ٢٠٠٧ فإن التطوير يتضمن تطوير الأرصفة ، وتحديث الأجهزة وربط الموانى بالطرق السريعة بواسطة محاور مستقلة مما يساعد على زيادة الطاقة التجارية والسياحية .

- ولتفعيل معطيات الخطة الخمسية الحالية ٢٠٠٢/٢٠٠٧ وتتمثل فيما يخص وزارة النقل فى زيادة موارد الهيئة من الإيرادات وتطوير الأرصفة ، وتشجيع القطاع الخاص والإستثمارى للعمل داخل الموانى بأسلوب LAND LORD وتحديث أجهزة ومعدات الهيئة وإدخال نظام الإدارة الإلكترونية لتساير التطور العالمى .

- **ففى ميناء السويس** : يجرى الآن دراسة شاملة لإعادة تنظيم الميناء وفصله ليصبح ميناءاً متخصصاً للركاب والسياحة حيث يتم بمقتضاه القضاء على العشوائيات وتجميع جميع الأجهزة المعاونة داخل الميناء فى مجمع واحد مع إعادة رفع كفاءة الميناء ، وإعادة صيانة جميع الوحدات الفنية والإدارية داخله.

- وميناء الأدبية: يشهد مرحلة جديدة حيث تم تشكيل لجنة تضم نخبة من أساتذة كلية الهندسة بجامعة القاهرة لإعداد "ماستربلان" للميناء وحصر الأراضى الخالية لإعدادها وعرضها على طلبات المستثمرين التى قامت فى الفترة الأخيرة لتميز الميناء وموقعه .. كذا تم صيانة كافة الوحدات الفنية داخله ورفع كفاءته .

- وميناء سفاجا: يشهد صفحة جديدة من الإشراق فى الفترة المقبلة حيث يعد بأن يصبح ميناء المستقبل والمتنفس الصاعد لجنوب الصعيد حيث يتم الآن دراسة مستفيضة بإنشاء ساحة للحاويات تساعد فى إنشاء بعض المناطق الصناعية داخل الميناء مع زيادة الكفاءة لإستقبال سفن الركاب السياحة داخل هذا الميناء الواعد..

وفى مينائى شرم الشيخ والغردقة اللذان يعتبران واجهه سياحية مشرقة للموانى المصرية يتم رفع كفاءتهما والتوسع فى إنشاء المارينات الخاصة التى تساعد على دعم الحركة السياحية فى مصر مع فتح خطوط ملاحية جديدة مع الدول المجاورة لتنشيط حركة السياحة .

- أما ميناء نويبع فجارى دراسة إنشاء رصيف جديد بجانب الرصيف الحالى ليسع أكثر من عبارتين نظراً للإقبال الكبير على الميناء وبخاصة فى مواسم العمرة والحج مع إقامة عدد من الصالات والمظلات لخدمة الركاب والمسافرين براً عبر منفذ نويبع - العقبة .

.. فالتطوير مستمر وفقاً لمخطط شامل ومتكامل يقوم على مراعاة ظروف الأسواق الإقليمية .. وأن إمكانيات الهيئة إستطاعت بفضل الله سبحانه وتعالى توظيف المناخ وفقاً لضوابط ومعايير كاملة ولم يأتى ذلك إلا من خلال رؤية شاملة ومخطط إستراتيجى متكامل .

.. وتبقى كلمة اللواء/ صلاح الوليلى فى نهاية عرضه السريع عن مسيرة التحدى والإنجاز داخل موانى البحر الأحمر يؤكد فيها أن مصر تحت قيادة الرئيس/ حسنى مبارك قادرة على دفع حركة التنمية والإستثمار وإن السيد الرئيس له الفضل الأول والأخير فى تشجيع ودعم ومساندة القطاع البحرى وهيئة موانى البحر الأحمر وإن هذا الأمر يتم وفقاً لرؤية مخطط وزير النقل المهندس/ حمدى الشايب الذى يتابع كل نجاح وكل خطوة مؤيداً وداعماً ومسانداً كل بنيان لنظل نحافظ على هذه المكانة ..

.. فى نهاية الحديث الموجز السريع من اللواء/ صلاح الوليلى رئيس هيئة موانى البحر الأحمر لا يسعنا إلا أن نتقدم بالفخر والإعتزاز على ما وصل إليه هذا الصرح من التميز فى الأداء والخدمة ووجهة مشرقة للموانى المصرية فى المنطقة .. نتمنى لسيادته وللعاملين مزيداً من التطوير والإزدهار فى الفترات المقبلة .

★★★

المياه عصب الحياة .. فى خطر

بقلم / عبد السلام السيد أحمد

إن هناك ازمة خطيرة فى المياه يواجهها العالم، ويتوقع الخبراء زيادة هذه الازمة ما لم يتم دراستها وسرعة إيجاد الحلول لها قبل فوات الأوان .. فإستخدام المياه لازال فى إزدياد مستمر نتيجة لإرتفاع مستوى المعيشة بجانب النمو السكانى المطرد، مما أدى إلى حدوث هذه الأزمة المائية . ووصول التلوث الحالى إلى ١٢ ألف كيلو متر مكعب على مستوى العالم مما أدى إلى إستخدام ٥٠٪ من سكان البلدان النامية مصادر مياه ملوثة..

إنها مسألة خطيرة تؤرق جميع دول العالم، ولذا فقد كانت الدعوة منذ عشر سنوات لتكوين شراكة عالمية تهتم بقضية المياه النهرية وندرتها وعدالة توزيعها، خاصة بعد أن أصبحت الزراعة التى تشمل المحاصيل والماشية والإستزراع المائى والغابات تحتاج إلى ٧٠٪ من إجمالى كميات المياه تزاد بنسبة ١٤٪ فى الأعوام الثلاثين القادمة نتيجة لإتساع الأراضى المروية، كما أنه من المتوقع إرتفاع مستوى الإستخدام العالمى السنوى للمياه فى الصناعة إلى أكثر من ١١٠٠ كيلو متر مكعب بحلول عام ٢٠٢٥ بعدما كان أقل من ٧٥٠ كيلو متر مكعب عام ١٩٩٥، وبذا تصبح نسبة إستخدام المياه فى الصناعة ٢٥٪ من إجمالى الإستخدامات المائية . وبالرغم من أن المياه تعتبر مورد طبيعى مجانى للشعوب إلا أنه بسبب خطورة الموقف يرى الخبراء تدعيم مبدأ تسعير المياه خاصة بعد تأكدهم من أن تحقيق الأمن المائى العالمى بالنسبة لماء الشرب والصرف الصحى سيتجاوز مبلغ ١٨٠ مليار دولار - عام ٢٠٢٥ . ولما كانت الحكومات ستعجز عن توفير هذا المبلغ فقد تم تشجيع القطاع الخاص للإستثمار فى مشروعات البنية الأساسية للمياه لتقديم خدمة أفضل لمستخدمى المياه . وسوف يكون تسعير المياه هو الحافز الأساسى لهذا الإستثمار وقد حصلت بعض الشركات العالمية المتخصصة على عقود من بعض الدول العربية تعطيها حق إستغلال المورد المائى أو الإكتفاء بإدارته. وجرت مفاوضات بين الدول حول الإتجار فى الماء أدت إلى تعاقد مقاطعة كولومبيا البريطانية مع شركة أمريكية لتصدير الماء الكندى إلى كاليفورنيا، وقيام هولندا بشراء مياه شرب منخفضة التكاليف من النرويج . وإتفاق شركة كندية لتصدير المياه المتجمدة من ألاسكا إلى إحدى المناطق الحرة فى الصين لتعبئتها فى زجاجات مياه الشرب

بداية الشراكة العالمية للمياه

لقد سبق أن دعا المجلس العالمى للمياه منذ عشر سنوات - فى إجتماعه الذى عقد باستكهولم عاصمة السويد - حكماء العالم لتكوين جبهة من ملوك ورؤساء الحكومات لحل النزاعات المائية بين الدول المشتركة فى مصادر المياه العذبة عن طريق تكوين شراكة عالمية تعكس الإهتمام الدولى بقضية المياه النهرية وندرتها، والحد من الصراعات والنزاعات بين الدول المشاركة فى مجرى مائى واحد، واللجوء إلى الحوار من أجل الإقتسام العادل للمياه، وبدأت الشراكة العالمية بشراكة البحر المتوسط وأوروبا ، ثم كانت الشراكة الأفريقية للمياه التى ضمت مصر وفرنسا وألمانيا واليونان وأسبانيا وهولندا، وقد قامت إحدى لجان المجلس بتقسيم العالم إلى ٢٥ منطقة قارية وإقليمية ، وقام عدد من الخبراء المسئولين عن المياه والبيئة والزراعة والسكان بجمع البيانات والمعلومات فى هذه المناطق ، وتحديد شكل وملامح التحديات التى تواجه العالم بالنسبة لقضية المياه التى صدرت فى إعلان كيوتو للمياه فى اليابان عام ٢٠٠٣ ، ثم صدر تقرير الأمم المتحدة تحت شعار "الماء من أجل الحياة" ليثبت أنه بالرغم من أن الماء يغطى معظم مساحة الكرة الأرضية إلا أن المياه العذبة لا تغطى سوى مساحة ٢,٥٣٪ من هذه المساحة ، وأن ثلث هذه الكمية توجد فى الأنهار الجليدية والغطاء الجليدى الدائم ، ويستخدم الإنسان ٨٪ من إجمالى كمية المياه العذبة المتجددة سنوياً و ٢٦٪ من كمية المياه السنوية المتبخرة و٥٤٪ من مياه الأمطار والثلوج الذاتية الجارية فوق سطح الأرض.

العولمة وتأثيراتها على الماء

لقد ظهرت تأثيرات العولمة الإقتصادية على قطاع المياه خاصة بعدما أصبحت شبكة الإنترنت وسيلة سهلة ورخيصة التكاليف لمتابعة أحدث الأبحاث العلمية، والوصول إلى قواعد البيانات العالمية ومتابعة تطور تكنولوجيات المياه فى العالم، وتكوين المنظمات التى تضم العلماء والخبراء المتخصصين بشئون الماء فى العالم بهدف نشر الوعى بمشكلات المياه على المستوى العالمى ، ومشكلات البيئة العالمية، وتأثير التغيرات المناخية المتوقعة على توزيع الأمطار فى العالم، وما يصاحب ذلك من تغيير فى كميات ونوعيات المياه المتاحة للدول المختلفة ، ومساعدة الدول فى تنفيذ المشروعات للتغلب على مشكلات البيئة والحفاظ على المياه الدولية من التلوث.



العمل جار فى تحويل مجرى النيل

أول شراكة مائية مصرية

إحتفل فى القاهرة أخيراً بقيام أول شراكة مائية مصرية برئاسة الدكتور أحمد جويلى أمين عام مجلس الوحدة الإقتصادية العربية، وقد شارك فى الإحتفال حشد كبير من المهتمين والخبراء فى قضايا المياه ، وقد أختير الدكتور جويلى رئيساً لهذه الشراكة تقديراً لخبراته وبصفته رئيساً لأهم مجلس إقتصادى عربى يتبع جامعة الدول العربية وتعتبر هذه الشراكة جزء من الشراكة العالمية للمياه، وأول هيئة مدنية تدافع عن نظافة النيل ، وتهدف إلى تطبيق نظم الإدارة المتكاملة للمياه ، وقد تم فى هذا الإحتفال مناقشة أربع موضوعات رئيسية وهى :

* الأمن الغذائى فى ظل محدودية الموارد المائية.
* مواكبة التزايد المستمر فى الطلب



قيام أول شراكة مصرية

على المياه.
* الحقوق المائية وعدالة التوزيع .
* حماية الموارد المائية من التلوث ، والعمل على تحقيق أهداف الألفية الجديدة من المياه التى تنحصر فى :
– تقليل عدد المحرومين من خدمات مياه الشرب النظيفة والصرف الصحى إلى النصف بحلول عام ٢٠١٥ .
– وضع الخطط القوية للإدارة المائية بحلول عام ٢٠٢٥ . وأشار الجويلى فى الإحتفال إلى أنه يمكن للمنطقة العربية – التى تعانى من ندرة المياه – الإستفادة من التنمية المصرية خاصة بعدما وصل نصيب المواطن العربى من المياه العذبة إلى أقل من ٦٠٠ متر مكعب فى السنة.
وقد أكد الدكتور محمود أبو زيد وزير الموارد المائية والرى على أن الشراكة المصرية لها إتصالات مكثفة مع دول العالم، وأنه لا مفر من السير فى الإتجاه الذى تسير فيه هذه الدول، ولابد من دعم الشراكة كمؤسسة مدنية تجذب ممثلى جميع الأجهزة المعنية بالمياه

إجتماع هيئة مياه النيل المصرية السودانية

لإمكان إتخاذ الإحتياطيات الواجبة مستقبلاً بعد التعرف على وجهات نظر هذه الأجهزة لتستفيد منها جهة الإدارة التى ترسم السياسات المائية.

تحويل مجرى النيل

إن مصر التى حباها الله بنهر النيل العظيم لا تتوانى فى الحفاظ على هذا الشريان الحيوى الذى يغذى أراضيها الزراعية، ويوفر خدمات مياه الشرب النظيفة للشعب المصرى، ومن أهم المشروعات الجارية عملية تحويل مجرى النيل التى تتم للمرة الثانية فى تاريخه الحديث حيث سبق تحويل المجرى الرئيسى للنهر فى بداية الستينيات من القرن الماضى ..
إنها المعجزة التى تقوم بتنفيذها وزارة الموارد المائية والرى المصرية، والتى سيقام لها إحتفالاً عالمياً فى منتصف فبراير القادم بمناسبة الإنتهاء من المرحلة الثانية من المشروع وإغلاق مجرى النيل الرئيسى بالكامل، ويشارك فى هذا الإحتفال بعض الدول الأوروبية وجهات دولية مانحة. لقد تم تقسيم العمل فى هذا المشروع إلى مرحلتين أولها تشمل إنشاء سد مؤقت لإمكان إنشاء قناة التحويل الثانية التى تعتبر تحويلاً كاملاً لمجرى نهر النيل، ويبلغ طول قناة التحويل ١,٢ كيلو متر وعرض قاعها ١٢٥ متراً وعمقها المائى يتراوح من صفر إلى ١٠ أمتار، وتشمل الخطة المستقبلية للوزارة إحلال وتجديد جميع الأعمال الصناعية المقامة على طول مجرى النيل بفرعيه، ومن أهمها بدأ العمل إعتباراً من منتصف فبراير القادم فى إنشاء قنطرة جديدة عند نجع حمادى بدلاً من القنطرة القديمة التى يرجع تاريخ إنشائها إلى عام ١٩٣٠، وذلك لإمكان رعى أراضى زراعية جديدة تصل مساحتها إلى مايقرب من ٧٥٠ ألف فدان، علاوة على توليد طاقة كهربائية تصل إلى حوالى ٤٦٠ ميجاوات/ ساعة سنوياً،هذا بجانب إنشاء هويسين ملاحيين جديدين طول كل منهما ١٧٠ متراً لحل مشكلة الملاحة النهرية. ومن المتوقع أن يحقق هذا المشروع الذى ينتهى عام ٢٠٠٨ دخلاً سنوياً يزيد على ٥٠ مليون دولار نتيجة التوسع الزراعى والعائد من الطاقة المولدة، هذا بجانب رفع كفاءة النقل النهرى والرى والسياحة وتوفير ما يقرب من ثلاثة آلاف فرصة عمل جديدة.

توحيد الجهود بين مصر والسودان

عقد بالقاهرة الإجتماع الثانى للدورة ٤٣ للهيئة الفنية الدائمة المشتركة لنهر النيل بين مصر والسودان، حيث حذر الدكتور محمود أبو زيد وزير الموارد المائية والرى من الأطماع التى تحاصر ثروة مصر والسودان من المياه العذبة، ودعا إلى توحيد الجهود بين البلدين لتنفيذ المشروعات المشتركة، وأكد على أن إتفاقية مياه النيل الموقعة بين البلدين لازالت قائمة ، ولامساس بها ولا بالحقوق المكتسبة لكل من مصر والسودان من أى أطراف أخرى.

حوادث التلوث البحرى بالنفط

ونظام جديد لتشغيل ناقلات البترول

– شاركت مصر ضمن ١٣٦ وفد يمثلون ١٠٧ دولة و ٢٩ منظمة دولية وإقليمية فى أعمال إجتماعات الدورة / ٥٠ للجنة حماية البيئة البحرية MEPC التابعة للمنظمة البحرية الدولية IMO الفترة من ١ إلى ٢٠٠٣/١٢/٤ وذلك للنظر فى تعديل أحكام الملحق الأول لإتفاقية ماربول بناء على مقترح بعض الدول أعضاء المنظمة بغرض تشديد الإجراءات الوقائية لمنع التلوث البحرى بالنفط الناجم عن حوادث ناقلات البترول.

(مبررات مقترح التعديلات)

كثرة حوادث إنشطار ناقلات البترول ذات البدن المفرد :

* إنشطرت ناقلة البترول ذات البدن المفرد (إيريكا) فى ديسمبر ١٩٩٩ على الساحل الفرنسى وحدثت أضراراً إقتصادية وبيئية كبيرة نتيجة هذا الحادث – وعقب ذلك تم فى إبريل ٢٠٠١ إقرار قواعد لمنع التلوث البحرى بالبترول تتمشى مع الدروس المستفادة من هذا الحادث بحظر نقل البترول بأنواعه الخام والثقيلة على ناقلات البترول ذات البدن المفرد تدريجياً من عام ٢٠٠٧ وحتى عام ٢٠١٥ وذلك بتعديل اللائحة ١٣ /G بالملحق الأول لإتفاقية ماربول وهذه اللائحة خاصة بمعايير تحقيق السلامة فى ناقلات البترول لمنع التلوث من البترول فى حالة الحوادث ولقد بدء تطبيق التعديل دولياً إعتباراً من ١ سبتمبر ٢٠٠٢

* فى أعقاب تطبيق هذه القواعد الجديدة فى ١ سبتمبر ٢٠٠٢ وقع حادث جديد لناقلة البترول مفردة البدن (برستيج) فى نوفمبر ٢٠٠٢ بالقرب من السواحل الأسبانية وكانت تحمل ٧٧ ألف طن من زيت الوقود الثقيل وتسببت فى حدوث كارثة بيئية أسوأ من التى تسببت فيها الناقلة (إيريكا) عام ١٩٩٩ وأدركت دول المجموعة الأوروبية نتيجة وقوع حادث الناقلة (برستيج) أن الخطط والقواعد الدوليه والتعديلات التى تم إقرارها وتنفيذها من سبتمبر ٢٠٠٢ غير كافية.

* تقدمت ١٥ دولة أوروبية بمقترحات لإجراء تعديلات جوهرية على قواعد الملحق الأول لإتفاقية ماربول والخاص بمنع التلوث البحرى بالنفط وأيدت معظم الدول هذه المقترحات والتى تركز على زيادة تأمين نقل البترول بحراً وذلك بتعجيل حظر إستخدام ناقلات البترول ذات البدن المفرد وتشديد إجراءات المعاينات والتفتيش للتأكد من صلاحية ناقلات البترول ذات البدن المزدوج

– أسفرت إجتماعات الدورة / ٥٠ للجنة حماية البيئة البحرية MEPC عن :-

* إقرار التعديلات على إتفاقية ماربول – الملحق الأول (اللائحة ١٣ / G & اللائحة ١٣ / H & تعديل نموذج الشهادة الدولية لمنع التلوث بالزيت IOPP & شروط تقييم حالة ناقلات البترول CAS).

– اللائحة ١٣ / H لائحة جديدة مضافة للملحق الأول لإتفاقية ماربول وتتعلق بناقلات البترول التى تحمل زيوت ثقيلة.

– شهادة IOPP & تقييم حالة الناقلات CAS .

تم تعديلها بما يتوافق مع التعديلات الجديدة باللائحتين ١٣ & G/ H/١٣ .

ولإيجاد تناسق لنظم المعاينات والتفتيش على ناقلات النفط .

* صدور قرار عن اللجنة بشأن تعديل الإشتراطات الخاصة بتدوير السفن وبما يتوافق مع التعديلات الجديدة التى تم إقرارها .

* صدور قرار عن اللجنة يدعو الدول الأعضاء لتعجيل تنفيذ التعديلات الجديدة على الملحق الأول لإتفاقية ماربول.

وفى إطار الحرص على تنفيذ الإلتزامات الدولية وتحقيق السلامة البحرية والحفاظ على البيئة البحرية تقوم وزارة النقل (قطاع النقل البحرى) حالياً بإتخاذ الإجراءت اللازمة للتوافق مع هذه التعديلات الجديدة .

إعداد

لواء / عصام جمال الدين رشدى

مستشار شئون الموانى والمنائر

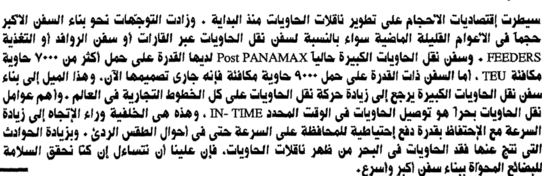
وزارة النقل - قطاع النقل البحرى



سفن نقل الحاويات الحديثة وتحقيق السلامة للبضائع

عن مجلة BIMCO BULLETIN FEB 2002

الجزء الأول



سيطرت إقتصاديات الاحجام على تطوير ناقلات الحاويات منذ البداية . وزادت التوجهات نحو بناء السفن الاكبر حجماً فى الأعوام القليلة الماضية سواء بالنسبة لسفن نقل الحاويات عبر القارات أو سفن الروافد أو التغذية FEEDERS . وسفن نقل الحاويات الكبيرة حالياً Post PANAMAX لديها القدرة على حمل أكثر من ٧٠٠٠ حاوية مكافئة TEU . أما السفن ذات القدرة على حمل ٩٠٠٠ حاوية مكافئة فإنه جارى تصميمها الآن. وهذا الميل إلى بناء سفن نقل الحاويات الكبيرة يرجع إلى زيادة حركة نقل الحاويات على كل الخطوط التجارية فى العالم . وأهم عوامل نقل الحاويات بحراً هو توصيل الحاويات فى الوقت المحدد IN- TIME ، وهذه هى الخلفية وراء الإتجاه إلى زيادة السرعة مع الإحتفاظ بقدرة دفع إحتياطية للمحافظة على السرعة حتى فى أحوال الطقس الردئ . وبزيادة الحوادث التى تنتج عنها فقد الحاويات فى البحر من ظهر ناقلات الحاويات، فإن علينا أن نتساءل إن كنا نحقق السلامة للبضائع المحواة ببناء سفن أكبر وأسرع.

عميد بحرى متقاعد

عبد العزيز أبو قنديل

عضو منظمة بيمكو

البداية

إن نجاح قصة سفن ناقلات الحاويات ليس لها مثيل فى تاريخ النقل البحرى، فمنذ بدايتها فى أوائل الستينات تطورت هذه السفن لتصبح أكبر حجماً وأكثر كفاءة. ففكرة نقل بضائع فى حاويات مغلقة لاقت قبولاً مما أدى إلى زيادتها حتى مطلع القرن الحالى.

وكان للسيد MALCOM MACLEAN من شركة SEALAND وهو أحد ثلاثة لهم الفضل فى تغيير ملامح النقل البحرى فقد غير وسائل النقل البحرى بما أدى إلى زيادة حركة التجارة العالمية بفكرته تصنيع حاويات حديدية بمواصفات موحدة تصلح للنقل على السفن وعلى السكك الحديدية وعلى السيارات . واليوم أصبحت الحاويات تصل إلى كل أرجاء العالم.

ونمو أسطول ناقلات الحاويات أصبح أكبر من أى نوع آخر من السفن . فالأسطول العالمى اليوم يشمل ٢٦٠٠ ناقلة حاويات حمولاتها الإجمالية ٥٣ مليون طن كلى G.T. وهذا يمثل ١٠٪ من سفن الأسطول التجارى فى العالم، وكانت هذه النسبة ٥٪ فقط منذ خمسة سنوات مضت وهذا الأسطول أصبح ينقل حوالى ٧٠٪ من البضائع العامة المحّواة . وينتظر أن يصل إلى نقل ٩٠ ٪ من البضائع العامة سنة ٢٠١٠ .

ومنذ البداية تميز تطوير نقل الحاويات بحراً بمحاولات تصميم سفن نقل الحاويات لحمل أكبر عدد من الحاويات وزيادة كفاءة أسلوب شحنها وتفريغها وزيادة أحجام السفن، وبسبب مشاكل القوة والصلابة المطلوبة فى أبدان سفن نقل الحاويات، فإن التطوير يتم بالتنسيق والتعاون بين مصممى السفن وهيئات تصنيف السفن.

واليوم أصبح فى إمكان سفن ناقلات الحاويات المتوسطة حجم PANAMAX حمل من ٤٦٠٠ إلى ٤٨٠٠ حاوية مكافئة أى بزيادة ٥٠٪ عن قدرة سفن ناقلات الحاويات من الجيل الثالث الذى ظهر فى السبعينيات والتى لها نفس الأبعاد من حيث الطول والعرض ، وفى نفس الوقت أمكن إختصار حوالى ٤٠٪ من أعداد أفراد الطواقم العاملين على هذه السفن.

وكان لتأثير الإقتصاد فى الأحجام على سفن نقل الحاويات زيادة كبيرة فى أحجام السفن من جميع الأنواع سواء سفن نقل الحاويات بين القارات أو سفن الروافد / التغذية FEEDERS .

فهناك محاولات لزيادة قدرة حمل الحاويات على السفن المتوسطة حجم PANAMAX إلى ٥٠٠٠ حاوية وذلك بزيادة عدد الحاويات المشحونة عرضاً تحت السطح الرئيسى للسفينة إلى ١٢ حاوية . وترى هيئات تصنيف السفن أن هذا الحل يتطلب حسابات وإعتبارات دقيقة وأنه قد يتعذر تنفيذ هذا الحل عملياً إذا لم تكن لهذه السفن الصلابة المطلوبة فى تصميم أبدانها.

كما أن هناك آراء أخرى يتم دراستها لزيادة قدرة السفن على حمل حاويات أكثر وذلك بإيجاد فراغات إضافية لحمل الحاويات بتقليل إرتفاع القاع المزدوج للسفن DOUBLE BOTTOM وتعديل شكل القواطيع العرضية داخل العنابر TRANSVERSE BULKHEADS .

سفن ناقلات الحاويات الكبيرة Post PANAMAX

بدأ تطوير ناقلات الحاويات الكبيرة فى منتصف الثمانينيات ، واليوم أصبح لأكبر هذه الناقلات القدرة على حمل أكثر من ٧٠٠٠ حاوية مكافئة TEU ويقترب العدد من ٨٠٠٠ حاوية. وأصبح يوجد أكثر من ٢٠٠ سفينة من هذه السفن الكبيرة فى العالم بين عاملة فعلاً وبين ما هو جارى بناؤه . وأظهرت النتائج أنه يمكن تفادى مشاكل بناء سفينة بمثل هذا الحجم أو أكبر.

وبناءً على رغبة المشتغلين بسفن نقل الحاويات فى العالم، فإن تصميم سفينة لها ماكينة واحدة وتحمل ٩٢٠٠ حاوية قد تم إعداده، وجارى تصميم حاملة حاويات عملاقة تستطيع حَمْل ١٧٠٠ حاوية أكثر مما تحمله أكبر سفينة حالياً ويمكنها السير بسرعة ٢٥ عقدة بواسطة ماكينة واحدة كبيرة قوية ، ومن المتوقع أن يتمكن مصمّمو الماكينات فى العالم تقديم ماكينات ١٢ سلندر تعطى مثل هذه القدرة المطلوبة ، وقد كثر الجدل فى الصناعة حول الإحتمالات المختلفة لتحقيق متطلّبات القدرة لسفن ناقلات الحاويات العملاقة فى المستقبل والتى تستطيع حمل أكثر من ٨٠٠٠ حاوية وتسير بماكينة واحدة أو ماكينتين ، مع الأخذ فى الإعتبار تقليل الفراغ والحيّز المطلوب للماكينة أو للماكينتين ، والإتجاه الأكثر إحتمالاً هو زيادة القدرة عن كل سلندر وزيادة عدد السلندرات إلى ١٤ أو حتى ١٦ سلندر للحصول على قوة الدفع المطلوبة.

لكن هناك حدود عملية لأكبر الماكينات. فأكبر ماكينة ١٢ سلندر قد يسبب طولها مشاكل فى تثبيتها فى بدن السفينة، وكذا هناك إحتمال تأثير تشغيلها على جسم السفينة، فقد يتسبب فى إرتجاجات كبيرة وهذا قد يؤثر على كفاءة عمل الماكينة نفسها.

بالإضافة إلى ذلك، قد تنشأ مشاكل عند دخول السفينة العملاقة فى مناطق ضحلة كمصبات الأنهار والإضطرار إلى تقليل سرعة السفينة إلى أقل من الحدود المصممّة لعمل هذه الماكينات. ففى بعض الحالات لايمكن تقليل سرعة الماكينات للتقيّد بالسرعات البطيئة الإلزامية المطلوبة فى المياة الساحلية.

كما أن هناك مشاكل إضافية من جراء المخلّفات والعوادم الناتجة من تشغيل الماكينة الكبيرة ونظام طرد هذه العوادم وخاصة فى حالة تشغيل الماكينات لفترة طويلة.

وأحد الحلول لهذه المشاكل هو إستخدام ماكينتين، ولو أن ذلك أكثر تكلفة ويحتاج إلى مصاريف أكثر فى الصيانة والخدمة خلال التشغيل. والحل الآخر لتحسين الأداء فى المياة القريبة من السواحل ولزيادة القدرة عندما يُراد زيادة السرعة مثلاً، فإنه يمكن إضافة ماكينة ديزل كهربائية متصلة بعامود الرفاص أو بالرفاص مباشرة. وبهذه الوسيلة يمكن زيادة كفاءة الرفاص بنسبة ٦٠٪.

يُنتظر طلب بناء الدفعة الأولى من هذه السفن العملاقة التى تستطيع حمل ٩٠٠٠ حاوية مكافئة وأكثر فى القريب. وتصميم هذه السفن يحتاج إلى إستخدام ألواح حديد سُمك ٧٥ مم فى بناء السطح وعوارض التقوية فى الداخل مثل ماهو معمول به فى بناء السفن العملاقة هذه الأيام.

وسيتم وضع ماكينتين فى أى سفينة عملاقة فى المستقبل وستكون هذه الماكينات من الماكينات الكبيرة المتوفرة حالياً مما يُمكّن سفينة تحمل ١٥ ألف حاوية السير بسرعة ٢٥ عقدة ويكون لهذه الماكينات قوة دفع قدرها ١٩٠ ألف حصان.

السرعة العالية فى سفن نقل الحاويات

ينتظر من سفن ناقلات الحاويات الكبيرة اليوم السير بسرعة بين ٢٧,٢٥ عقدة. وهناك سفن تسير بسرعات أكبر وأخرى تسير بسرعات أبطأ. فالسفن من الجيل الثالث المبنية فى السبعينيات كانت تسير بسرعات حتى ٣٦ عقدة. وعندما إرتفعت أسعار الوقود بعد أزمة البترول فى السبعينيات، إنخفضت سرعات السفن إلى حوالى ١٦ عقدة توفيراً لإستهلاك الوقود، وعندما عادت أسعار الوقود إلى الإنخفاض أصبحت تلك السفن غير مُجدية بالمقارنة بالسفن الأسرع المنافسة لها.

وهناك دلائل على أن السرعة سترتفع إلى ٢٨ عقدة. وبالتالى فإن إستهلاك الوقود سيزداد . فمن المعلوم أن زيادة السرعة بنسبة ١٠٪ ينتج عنه زيادة إستهلاك الوقود بنسبة ٣٠٪. والسؤال هو:

هل السوق مستعد لدفع أجور نقل أعلى لمواجهة سرعة النقل ومواجهة زيادة تكاليف الوقود؟

وهذا ما سوف نسرده فى العدد القادم

ماذا بقى للعرب بعد عام ٢٠٠٣؟!!

بقلم / ميادة محمود

عام جديد يهل علينا ... أحلام وردية تطل علينا من عالم الخيال .. آمال وليدة تتطلع إلى غد أفضل ، وأمنيات متجددة بعالم يسوده السلام ...

فى نفس اللحظة من العام الماضى وقفت أودع ٢٠٠٢ بدموع يمتزج فيها الألم بالأمل. حالة حزن يشوبها شئ من الفرح، دموع تنهمر من عين ملؤها التفاؤل والأمل. فكلنا عاصرنا عام ٢٠٠٢ بكل ما شهده من أحداث كثيرة وتطورات متسارعة سجلها التاريخ. كان بعضها إنجازات حقيقية، ولكن معظمها كتب فى خانة الذكريات المؤلمة . ففرحنا بإنقضاء هذا العام وبقى الجميع ينظر إلى السماء ينتظر فجر عام جديد ويبتهل إلى الله أن يجعله عام سعيد مختلف عن تلك السنة المنقضية.

ولكن يبدو أن ٢٠٠٣ لم يكن إلا الجزء الثانى من مسلسل القمع والتعذيب لعام ٢٠٠٢ ، فصارت الأمور بشكل أسوأ مما كان متوقعاً..



استمرت أمريكا فى حملتها للقضاء على الإرهاب ولكن بشكل أعمق وأبشع ، وكانت تلك الحملة قد بدأت بعد أحداث ١١ سبتمبر ٢٠٠١ ، فبعد هذه الهجمات أخرجت أمريكا سيناريوهات الحرب من الأدراج وبدأت فى فتح ملفات الدول - خاصة العربية - والبحث عن أى ثغرة لتتخذ منها ذريعة وسبباً لشن الحرب على هذه الدول وإخضاعها للسيطرة الأمريكية ، وتوالت الإتهامات الأمريكية على الدول العربية والإسلامية بوصفها إرهابية أو على الأقل ترعى جماعات إرهابية .

وأصبحت صورة العرب والمسلمون فى العقول الأمريكية لا تمثل إلا تجسيد ملموس للعنف والإرهاب والدموية.

ولا يخفى على أحد دور اللوبى الصهيونى فى تكريس هذه الصورة وإقناع الرأى العام العالمى بها.

بدأت الحملة بشن حرب على أفغانستان للقضاء على تنظيم القاعدة وحركة طالبان وجاءت الحرب بنتائج شبه مرغوب فيها بالنسبة لأمريكا على الرغم من أنها غير مرضية لها.

حيث أتت بحاكم جديد ، أفغانى على الطراز الأمريكى ، ولكن بقى لطالبان نشاطها المتزايد وضرباتها المتتابعة .

ومن بعد أفغانستان جاء دور العراق .. بدأت الإتهامات للعراق بإمتلاكه أسلحة دمار شامل ، وعلى الرغم من عدم عثور مفتشى الأمم المتحدة على أى سلاح من الأسلحة النووية ، إلا أن أمريكا أصرت على ضرب العراق.

وكان الغزو الأنجلو أمريكى للعراق متجرداً من أى نزعة إنسانية ، متحدياً الشرعية الدولية وضارباً بقواعد القانون الدولى عرض الحائط ، فكانت المأساة الكبرى ، ضحايا بالمئات من الشعب العراقى البرئ وقتلى بالعشرات من الجنود الأمريكيين.

هذا هو الحال بالنسبة للعراق، أما سوريا فنالها أيضاً نصيبها من الشك الأمريكى فى إمتلاكها أسلحة نووية . كما أصدرت أمريكا قانون لمحاسبة سوريا وفرض عقوبات إقتصادية عليها ، وذلك بالإضافة إلى الضربة الإسرائيلية لسوريا.

ولم تسلم بقية الدول العربية من أعمال العنف والتخريب ، فقد شهدت كلاً من الرياض والدار البيضاء تفجيرات فى أماكن حيوية معظم سكانها ومرتاديها من الأجانب - خاصة الأمريكان - وبالتالى فإن ذلك يعد سبباً قوياً لأمريكا للتدخل من أجل حماية رعاياها ومصالحها فى تلك الدول.

وقد حاولت أمريكا التدخل فى شئون مصر - وهى الدولة الصديقة لها- بمحاولة العبث بالنظام القضائى المصرى ، كما قامت بتقليل معونتها لمصر.

صدام هدية الكريسماس

(الأهرام)

أما فلسطين فقد نالت قسطاً كبيراً من العذاب والمهانة من قبل إسرائيل بدعم أمريكى سافر فقد تحمل الشعب الفلسطينى - ومازال يتحمل - ما يفوق طاقة البشر من أعمال تخريب وتعذيب وإرهاب وإحتلال ، والمجتمع الدولى بلا حراك !!! فإسرائيل تداهم البيوت الفلسطينية كل يوم ، تعتقل الشباب الفلسطينى دون أى سبب ، تهدم البيوت وتشرد المئات ، تستمر فى بناء الجدار العازل على الأراضى الفلسطينية المأهولة بالسكان، تبذل قصارى جهدها فى إبتكار أساليب جديدة للتعذيب والعقاب، بل وتتفانى فى إفشال كل الجهود والمبادرات المطروحة لحل القضية وإحلال السلام.

كان آخر مشاهد مسلسل "المهانة العربية بأيد أمريكية ٢٠٠٣ هو ذلك المشهد الذى طالعتنا به وسائل الإعلام المسموعة والمقروءة والمرئية، منظر الرئيس العراقى السابق صدام حسين بعد إعتقاله من قبل قوات الإحتلال الأمريكى .

تلك الحالة التى كان بها صدام حسين وهيئته بعد إعتقاله أعادت إلى الذهن حالة اليأس والحزن التى دبت فى القلب أثناء متابعة لقطات تدمير الدبابات الأمريكية للقصور الرئاسية بالعراق والتنكيل بتماثيل وصور صدام .

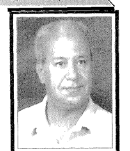
ورغم إعتراض كثير من العرب على السياسة التى كان ينتهجها صدام حسين فى معاملة شعبه وفى التعامل مع الدول الأخرى، إلا أن إسقاط نظام حكم صدام حسين وإعتقاله بهذه الطريقة يمثل طعنة نافذة للقلب العربى ،وجرح غائر فى الكرامة والعزة العربية ...

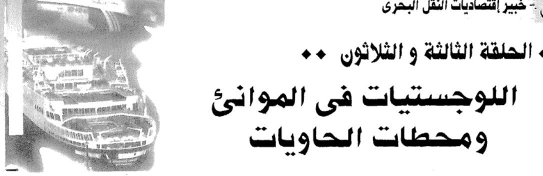
وبذلك يقف العرب فى مفترق طرق تشابهت فيه السبل والوسائل ، باحثين عن بارقة أمل أو طوق نجاة يصل بهم إلى بر الأمان ، ولكن المشكلة تكمن فى أن كل دولة تقف وحيدة تنظر إلى المشكلة من منظور خاص وتحاول النجاة بنفسها فقط ، وهذه هى مشكلة العرب منذ قديم الأزل.. فأين الجذور الواحدة ؟ أين روابط الأخوة ؟ وإذا كنا نتحدث عن السياسة التى هى مصالح وتفاعلات ، فأين المصالح المشتركة؟!!

أعتقد أنه فى هذه المرحلة الحرجة ومع تلك التطورات المتلاحقة لم يبق للعرب سوى الوحدة ومحاولة تكوين تكتل قوى يجمعهم - بغض النظر عن أساس وطبيعة هذا التكتل إقتصادياً كان أم سياسياً - ويجب خلق رؤية جديدة مشتركة وموحدة لمواجهة المشاكل وتحقيق الأهداف بإستراتيجية جديدة يدعمها فكر أعمق وإستيعاب أشمل للمتغيرات الجديدة .

فالوحدة العربية فى الرؤى والأهداف وسبل حل المشاكل، وتنمية العقل العربى ، وتغذية الجسد العربى بدماء جديدة تضخ من شريان الحياة هى أساليب مواجهة عالم متغير ملئ بالإتهامات والإدعاءات الموجهة للعرب والمسلمين ، وهى كل ما بقى لنا إنا كنا نأمل أن يكون عام ٢٠٠٤ عاماً سعيداً يداوى جراح ٢٠٠٣ الأليمة ..

بقلم أ. سمير معوض - خبير إقتصاديات النقل البحرى





•• الحلقة الثالثة و الثلاثون ••

اللوجستيات فى الموانئ ومحطات الحاويات

كانت رحلة اللوجستيات من الأوضاع والرؤوس والمفاهيم البيندولية (International) ذات العلاقات الراسية إلى الإكتشافات والتطبيقات وفق القواعد العولمية (Global) هى المرادف لما بات يطلق عليه من قبل أنصار هذه الصناعة بالإكتساح اللوجستى (Logistics Foray) الذى بدل الأساليب يجعل العلاقات ما بين قواعد هذه الصناعة على هيئة التشابكات الأفقية . كان النقل البحرى حلقة خدمات قائمة بذاتها . وكان النقل البرى والنقل الجوى يخضعان لذات القاعدة . إلا أن الإكتساح طمس جميع الفجوات ما بينها فصارت أجزاء فقرية مترابطة ومتكافلة . فالنقل البحرى (Sea Leg) صار متاصراً مع النقل البرى الذى يخدم عمليات الـ (Parcel Services) واضحى بدوره النقل الجوى متواشجاً معهما على نحو انمحت فيه الحدود حيث صارت بوالص الشحن مستندات تتمتع من الناحيتين العملية والقانونية بالكشف عن حقيقة التجليات العملية المتمثلة فى خدمات النقل الدولى متعدد المراحل (Multimodal Transportation) وصار الناقل والمنقول منه والمنقول إليه شركاء متساوين من الناحية الإستراتيجية (Strategic Partners) .

وعلى مستوى التنويعات الإنتاجية للخدمات اللوجستية فإنه من باب الحسابات الإقتصادية تجرى المقارنات الإنتاجية ما بين قطاعات الموانئ (Ports Sectors) وقطاعات محطات الحاويات (Terminals Sectors) بإعتبارها طاقات لوجستية مولدة للقيم المضافة وتشكيلات من الخدمات اللوجستية النوعية والكمية المشتركة. وتفيد التحليلات والمقارنات ما بين قطاع الموانئ وقطاع محطات الحاويات فى معرفة أيهما يمثل القطاع الأقوى والأفعل إقتصادياً (The Strongest Performer) وهناك إتجاهات لتحويل عدد من الموانئ إلى مناطق عالمية حرة لإنتاج وتجارة اللوجستيات (International Logistics Free Trade Zones) وقد شرعت كوريا الجنوبية بإنشاء منطقة حرة فى جزيرة (Che-ju) تم إفتتاحها فى الأول من إبريل العام ٢٠٠٢ ، وتجرى الآن الدراسات لإكتشاف فرص الحصول على مزيد من الأنشطة التى تدعم من موقف هذه المنطقة الحرة الوليدة، من جانب آخر فإن ترسانات إصلاح السفن فى الفلبين إقتطعت لنفسها من جملة الأنشطة فى هذا الميدان على مستوى العالم ١٣١ سفينة فى العام ٢٠٠١ إذ أسهمت فى عمليات الإصلاحات والصيانة للسفن (Dry Docking Facilities) بنسب آخذة فى الإزدياد.

ومع التوسع فى مطلوبية خدمات الموانئ وخدمات خطوط النقل البحرى فإن الكيانات الصغيرة والمتوسطة لجأت إلى الدخول فى تحالفات تدعم من قدراتها على تقديم الخدمات وتزيد من طاقتها لنقل البضائع والركاب ما بين الموانئ سواء على مستوى قارة بعينها أو بين عدة قارات. مثلما تم ما بين تحالفين أسبانى ومغربى يملك كل منهما عبارات لنقل البضائع والركاب. هذا التحالف الجديد كان ضرورياً مع إزدياد الطلب على الإنتقال ما بين ميناءى (Alme-ria) فى أسبانيا وميناء (Nador) فى مراكش . فهذه المعديات تنقل كل عام نحو ٧٥٠ ألف راكب و ١٧٠ ألف سيارة ركوب و ٦٥٠٠ شاحنة و ٢٠٠٠ حافلة . صيحة التحالفات الدولية التى تسمع فى كل أركان المعمورة هى لنكن عولميين (Go Global) وهذه الإستراتيجية صار من العسير التراجع عنها لأنها ضرورات عصر أنضجته أزمنة ومراحل إقتصادية سابقة وجعلت من صناعة اللوجستيات قوة إيجابية (Positive Force) فى بنية الإقتصاد العولمى.

السفينة مشروع إقتصادى . وقاعدة إنتاجية ، وطاقة إستثمارية وتخضع خطة تشغيلها لحسابات تحقيق دخول معقولة وتوليد أرباح تكون أداة فعالة لإيجاد تراكمات رأسمالية ، وكل سفينة من سفن الحاويات - شأن غيرها من السفن - تعد فى حد ذاتها مركز تكلفة فإن كل رحلة لها تجرى لها حسابات مستقلة تعرف بقائمة حساب الدخل الإجمالى للرحلة (Voyage Reve-nue) الذى من خلاله يمكن التوصل إلى الإيراد الصافى لتكلفة الرحلة (Net Voy-age Revenue) وهذا هو المعيار أو الأساس الذى تحدد عليه جدوى تعامل السفينة مع ميناء أو آخر أو محطة حاويات وأخرى . وكل محطة حاويات تعتبر أيضاً مشروعاً إقتصادياً لابد أن يحقق مستوى معقولاً من الدخول المالية من عملياتها (Operating Income) مع كل سفينة تبيع لها عمليات المناولة والتداول (Stevedor-ing & Handling) والمتوقع من السفينة ومحطة الحاويات أن تساعد كل منهما الأخرى على إجتناء أرباح تساعدهما على الإستمرار فى بقائهما مشروعات إنتاجية مستمرة (Going Concerns) فإذا تعرضت هذه العلاقة إلى أى تذبذب فإن إختلال موازين الربحية قد يؤثر سلباً على بقاء التعاون المتكافئ . غير أن الجانب الذى يكون أكثر تأثراً ستكون هى محطات الحاويات.

وتخضع وسائل/وسائط النقل الأخرى لنفس المعايير اللوجستية التى تطبق على أساطيل النقل البحرى . إذ أنها جميعاً فى الحقيقة صارت أدوات متساوية الأهمية فى إطار إستراتيجية النقل الدولى المتعدد الوسائط الذى صار بدوره خاضعاً لنظرية إتساق مستوى السائل فى الأوانى المستطرقة . فرسالة مواد خام أو سلع وسيطة أو شحنة بضائع تامة الصنع مطلوب نقلها من النقطة (أ) إلى النقطة الوسيطة(ب) إلى نقطة النهاية (ج) يتم تداولها فى المراحل الثلاث وفق جداول زمنية ترتبط فى الأساس بشروط التعاقدات التى تخضع بدورها لخطة الإنتاج أو برامج التوزيع للمنتج أو المستورد عند النقطة (ج) وأى إخلال بالمواقيت المتفق عليها ستؤدى إلى نتائج إقتصادية لا تخدم مصالح الأطراف التى يتم فيما بينها التعامل . وكذلك فإن الخدمات اللوجستية إن لم تلبى إحتياجات وطلبات الشاحن عند النقطة (أ) فى التوقيتات المحددة سيكون ذلك سبباً أساسياً فى إصابة حلقات سلسلة الإمداد الأخرى بأضرار. لذلك فإن عناصر اللوجستيات تتألف من الخدمة المادية والخدمة الزمنية والخدمة الإقتصادية وكلها فى النهاية تشكل مثلث هذه الصناعة الهامة.

فجميع العلاقات الإقتصادية ما بين ملاك ومشغلى سفن الحاويات/ البضائع وجميع الشاحنين وإدارات محطات الحاويات تقوم على حسابات تجارية (Commercial Costs) غايتها تلافى إنفاق أى مبلغ من المال ليس هناك فى مقابله خدمات ضرورية لازمة لإجراء أو إنهاء عمليات تسليم مشمولات الحاويات عند نهاية الرحلة أو تداولها فى موانئ الشحن أو فى أى ميناء وسيط ، فكل دولار ينفق لابد أن يكون منتجاً لكم من الخدمات اللوجستية التى تزيد من قيمة السلع أو البضائع ولا تكون سبباً فى إنقاص قيمتها التجارية أو تعجل من إختصار مكوث السفن فى الموانئ لفترات أطول مما تقتضيه عمليات الشحن والتحميل أو الإفراغ حتى لا تنقلب الأعباء والتكاليف إلى مصروفات غير مبررة تجارياً (Non-Commercial Costs) فمن القواعد التى تبنى عليها العلاقات الإقتصادية ما بين قوى إستهلاك الخدمات اللوجستية وهى السفن ، وقوى إنتاج تدفقات الخدمات اللوجستية وهى الموانئ ومحطات الحاويات أن جميع السفن على مختلف نوعياتها وأحجامها أولى بالرعاية الفورية حين وصولها إلى مداخل ثم أحرام الموانئ ، وأن سفن الحاويات كذلك بالنسبة لمحطة الحاويات يجب أن تجد على الفور مرساها التجارى الذى ترسو عليه (To dock At Vacant Commercial Berth) فسفن الحاويات (Box Ships) من الأجيال الحديثة لإرتفاع تكاليفها الإستثمارية تعمل وفق خطط وبرامج تشغيل لا تحتمل أى نسبة من الإنحرافات غير المعيارية فى أسس ومبادئ عمليات التشغيل.

هناك محطات حاويات تقع فى موانئ تعانى من مشكلات الإطماء المزمنة (Chronic Silting Problems) هذه الموانئ أو مداخلها المائية (Entrance Channel) حينما تتعرض لعمليات الإطماء أو عمليات الإرساب (Depostion / Sedimentation) تتحول إلى ميناء طارد يهدد إقتصادات تشغيل أساطيل سفن الحاويات والتى تؤثر بدورها على معدلات تدفقات المبادلات التجارية الدولية والتى صارت الموانئ ومحطات الحاويات مجرد حلقة من حلقات سلسلة النقل الدولى متعدد الوسائط أو نظام النقل المعولم (Globalized Transporta-tion) بكل ما يرتبط به من دوائر الخدمات اللوجستية ونظم التسهيلات الإدارية . فلا يمكن للإقتصادات العالمية أن تمول الفاقد فى الوقت فى موانئ عجزت عن إدراك أهمية الوقت بإعتباره من أهم عناصر الإدارة والتشغيل والإستثمار (Idle Time Cannot Be Financed) .

فالتحالف الدولى الجديد المكون من خطوط سفن نقل الحاويات (APL /NOL AND Hyundai) لجأ أخيراً إلى عمل تبديل فى

خطة عمله التى تعرف بمسمى -China Eu) (rope Express = CEX من التعامل مع ميناء روتردام فى هولندا لكى يتعامل إعتباراً من أوائل مايو ٢٠٠٢ مع ميناء أنتورب فى بلجيكا ، هذا التحالف إتخذ هذا القرار لمبررات تتعلق بطبيعة التكاليف (For Cost Reasons) إلى جانب عدة أسباب أخرى أهمها العدد الكبير من عمليات الكشف على مشمولات الحاويات فى محطة الحاويات بسبب الظروف الدولية بعد أحداث الحادى عشر من سبتمبر ٢٠٠١ . إلى جانب عدد من المضايقات الصغيرة الأخرى (Minor Irrilations) وكذلك إرتفاع تكاليف القوة العاملة فى محطة روتردام عن عدد من الموانئ الأخرى المنافسة. ومع الإعتقاد السائد بأن التحديثات والتطويرات فى أساطيل السفن هى التى توجد الحاجة إلى تطويرات مماثلة فى الموانئ ومحطات الحاويات فإن هذه الأخيرة بدورها تقوم بذات الدور فى نطاق نظرية التأثيرات المتبادلة فقد أثارت إقتراحات إدارة هونج كونج بضرورات تسليم السفن البحرية وخطوط السكك الحديدية جميع منفستات البضائع بإسلوب الـ -Electronic Submis) (sion إلا أن ذلك صاحب رغبة الحكومة فى زيادة الرسوم برغم أن قواعد التجارة الإليكترونية (E-Commerce) تقتضى تخفيض معدلات الرسوم على الخدمات.

غير أن ردات الأفعال جاءت على نحو معاكس من تحالفات الخطوط العالمية مستندة إلى إيراد الأدلة والحجج حين ذكرت كتابة أن الموانئ فى الأقطار المتقدمة لا تفرض رسوماً مالية مقابل البيانات والمعلومات التى تطلبها من أساطيل السفن الناقلة سواء أكانت المستندات المسلمة هى النسخ الأصلية الحقيقة أو منقولة عن طريق البريد الإلكترونى أو الإنترنت (Either By Hard Copy Or Electronically) ولذلك فليس هناك من ضرورة لجباية مصروفات منا مقابل تزويدنا الحكومة ميناء هونج كونج ببيانات شحنات البضائع الواردة على السفن التى تتعامل مع الميناء، فالمانيفستات ليست فى حد ذاتها عمليات تجارية كما أنها كذلك ليست من الناحية القانونية منشأة لأعمال تجارية . بل هى بالأحرى كاشفة عن معلومات وبيانات تخص هذه الأعمال التجارية وهى لازمة للإجراءات الإحصائية شأنها شأن مهام جمع المعلومات والبيانات المطلوبة للتخطيط والسياسات الإقتصادية القومية والدولية. إن طالب المعلومة هو عادة الذى يسدد أثمان الحصول عليها وكذلك مشتريها . وأساطيل السفن البحرية التجارية هم موردو هذه المعلومات لإدارات الموانئ لإستخدامها فى أغراض ومهام تخصها وتساعدها على أداء أعمالها.

إذ كلما خفضت المصروفات غير المباشرة (Overheads) على السفن المتعاملة مع الميناء كلما كان ذلك داخلاً فى حزمة الحوافز الجاذبة التى تضع هذا الميناء فى موقع الأفضلية بالنسبة للدوائر التجارية ومجتمعات النقل البحرى الدولية. فالنظرة الإقتصادية المنطقية لابد أن تدرك أن خلق العرض (Creation Of Supply) لابد أن يدعم بتمويل التسهيلات التجارية والإقتصادية والمزايا المالية أى خفض التكاليف للميناء الباحث عن جذب أكبر شريحة من الطلب الدولى على الخدمات اللوجستية ويفيد من نمو التجارة (To Cash In On Growing Trade) ويعول على الإستخدام الأمثل لطاقته القصوى (Optmum Utilization) فتراجع أو إنخفاض الكفاءة الإدارية وهبوط مستوى الأداء التكنولوجى يرفع من تكاليف الصادرات ، ويزيد من قيمة فواتير الواردات . إضافة إلى زيادة أعباء المعيشة وإطلاق شعار التضخم مما يؤدى إلى تآكل قيمة العملة المحلية . والموانئ ومحطات الحاويات شريك لا يستهان به فى تنشيط عناصر الرواج التجارى . إذ أن الخيارات اللوجستية تتسع وتتعدد فى عالم بات يؤمن بأهمية هذه الصناعة . وأن السفن منجذبة للتردد عادة على الموانئ التى تقدم المنتجات اللوجستية من الخدمات بالأساليب والأسعار والجودة ذات المعايير العالمية (To Call At The Facility) .

تندمج فى ذلك حسابات إقتصادية هامة تتخلص فى أن الميناء ومحطة الحاويات اللذين يتخليا عن اللحاق بالموانئ ومحطات الحاويات التى لا تتصف بإعاقة إنسياب العمليات وإرتفاع التكاليف (Cumbersom & Costly) هما اللذان لا تبنى عليهما الدوائر التجارية البحرية العالمية أى توقعات إيجابية . فالطاقات الإنتاجية القصوى غير المستغلة أو الطاقات الإستيعابية غير المستخدمة (Overcapacity) تمثل للموانئ ومحطات الحاويات بقدر ما تمثل لأساطيل السفن التجارية خسائر محققة وإستغراق للإستثمارات فى أصول رأسمالية إنتاجية متوقفة عن إدرار عوائد تتكافأ مع حجم التمويل الذى إستثمر فيها . وحين تدخل الموانئ ومحطات الحاويات فى دائرة المخاطر الإستثمارية والإنتاجية فإن الخيارات الإقتصادية تصبح محفوفة بحسابات بالغة الصعوبة وقد تقود الإدارة إلى الرضوخ لبدائل يدفع إليها الإضطرار كان تقبل بيع خدماتها وتسهيلاتها اللوجستية بأسعار محققة للخسائر (Below Profitable Levels) تجنباً للخروج تماماً من سوق التجارة اللوجستية بخسائر باهظة (Consequential Losses) وتعتبر الطاقات الزائدة عن الطلب بمثابة تهديد داهم . أو بمعنى آخر تعبر عن أن الفجوة الكائنة ما بين العرض لإنتاج محطة الحاويات قد تجاوز كم الطلب الفعلى -Supply Out) (strips Demand وعكس هذه المعادلة بفعل توسع الطلب هى الحالة التى تحفز على زيادة العرض بزيادة الإستثمارات المادية والبشرية . إذ كلما كان الشركاء الدوليون فى تجارة الخدمات اللوجستية على قدر من إستقرار التعاملات ونمو معدلاتها كان ذلك ضمانة لإستمرار التطور فى المعاملات.

الرؤية الإقتصادية لتخطيط الإنتاج والتسويق فى الموانئ ومحطات الحاويات ينبغى أن لا تغفل أهمية الإقرار بأن مثل هذه القواعد الإنتاجية تعتمد فى الأساس على محاور إرتكاز خارجية ومحاور إرتكاز داخلية. وفى كثير من الأوقات بفعل الظواهر أو العوامل الإقتصادية فإنها تتعرض لخليط من المؤثرات الإيجابية على الصعيدين أو تقع تحت طائلة مزيج من الضغوط الخارجية والمحلية (A Combination Of Domestic And International Pressures) فتراجع أجواء إزدهار التجارة الدولية، وتذبذب أسعار النوالين، وإرتفاع معدلات التضخم فى أسعار الخدمات اللوجستية الأخرى، وحدوث إضرابات أو كوارث طبيعية أو سياسية تسهم فى زعزعة إستقرار ونمو هذه الصناعة وتؤدى إلى التعجيل بإيقاف أو إغلاق قواعد إنتاجية كانت ناشطة (Closure Of Services) ولذا فإن الخطط الأساسية -Ba) (sic Plans لإدارة وتشغيل هذه القواعد المنتجة للخدمات اللوجستية لابد أن تبنى على أسس من خلق أسواق مستديمة بفضل إقامة تحالفات وعلاقات تجارية مع القوى الأكثر تأثيراً فى رسم خرائط التجارة الدولية وتحديد مواقع الإنتاج الحيوية على خطوط الطول والعرض فيها ، وتبقى للإدارة الموقعية فى الموانئ ومحطات الحاويات الأهمية الإستراتيجية فى التشبث بكل الفرص المتاحة لإبقاء إسهاماتها اللوجستية هامة وضرورية وأن لا تفرط فى آداء دورها حتى لا ترى ما فى حوزتها ينتقل إلى مواقع أخرى (To Find The Boot On The Other Foot) .

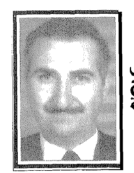
ومثل الموجات البحرية العارمة (Sea Horses) فإن خطوطاً ملاحية كبرى تظهر وخطوط ملاحية كبرى تختفى بحيث تدمج الأخيرة الأولى فى نطاق ملكيتها ونشاطها ، حدث هذا – على سبيل المثال- عندما إندمجت مجموعتان مملوكتان للولايات المتحدة فى شركتين أخريين . فشركة (Sea Land) إشترتها شركة (Maersk) وشركة (APL) إشترتها شركة (NOL) وكذلك أضفى إندماج شركتى (P&O) و -Nedl) (layed مزيداً من القوة على هذا الإندماج إذ حماهما من التدهور ودفع بهما إلى المركز الثانى على مستوى صناعة نقل وتداول الحاويات على مستوى العالم.

والهدف هو التمهيد لميلاد مجموعة من الخطوط الناقلة الكبرى على مستوى العالم (Global Carriers) . هذه الخطوط الكبرى هى التى ستهيمن على طرق التجارة البحرية فى الفترة القادمة. وهذه الكيانات الكبرى (Super Carriers) يتوقع الخبراء أن تتراوح ما بين ١٠-١١ خطاً تملك طاقات نقلية وتسهيلات لوجستية معاونة تمكنها من إعادة تشكيل البنى التحتية لخرائط النقل التجارى البحرى. وربما يؤدى ذلك إلى خلق شكل جديد من أساليب الإحتكار غير أنه سيكون إحتكاراً مقيداً بقواعد ومحاذير من غلواء سيطرته الكاسحة ، فالإندماجات (Mergers) والإستملاكات (Acquisitions) لم تعد موقوفة على تكتلات بعينها لأن العالم فى حالات تحور مستمرة.

لكن السؤال يظل قائماً بالنسبة لإنخفاض أسعار النوالين (Freight - Rates) ومدى تأثير ذلك على سوق اللوجستيات فى الموانئ ومحطات الحاويات . فنوالين السفن العاملة على الخطوط البحرية من الشرق إلى الغرب قد هبطت من ٣٠٠٠ دولار للحاوية ٤٠ قدم إلى ١٠٠٠ دولار أى الثلث، وبالنسبة للسفن المستأجرة (Chartered Boxships) بعقود متوسطة أو طويلة الأجل (Longer Scheme) فإن إنخفاض أسعار النوالين سيعكس آثاره على علاقاتها اللوجستية مع الموانئ ومحطات الحاويات إذ عليها أن تتقبل بدورها خفض أسعار خدماتها وإلا فقدت ميزاتها التنافسية فى ظل تغير قواعد السوق . مثل هذه الخسائر التى تبلغ نسبتها نحو ٦٧٪ من أسعار النوالين تلقى بأعبائها على مشروعات الإستثمارات فضلاً على تكاليف الإدارة والتشغيل . والسبب فى ذلك أن الطاقة الزائدة للعرض قد تركت للطلب حرية بسط هيمنة عليها ، بمعنى أن الشاحنين -Ship) (pers حينما يعلمون أن هناك فراغات كثيرة متاحة على السفن فإن رغبتهم فى الإفادة من هذه الأوضاع تزداد . ويظل ذلك شبحاً نفسياً وإقتصادياً مخيفاً لملاك السفن ومشغليها ومستأجريها ، وتمتد ظلال الخوف إلى محطات الحاويات التى تخشى من فقدان حصتها من كعكة تجارة الحاويات مع تذبذب أسواق النوالين ، إذ أن أعداداً من ملاك السفن يعمدون فى هذه الأحوال إلى رفض قبول هذه الأوضاع المتدهورة بإيقاف سفنهم عن العمل تلافياً لمزيد من تضاعف الخسائر.

ولابد أن ترقى مفاهيم الإدارة إلى مستوى إكتشاف المبادئ والآليات التى تقوم عليها إستراتيجية المنافسة فى شقيها الرئيسيين الهامين التنافس ذى المدى الأبعد الذى يتجلى فى منافسته الميناء لمجموعة الموانئ الأخرى . والتنافس الذى يكون مجاله ما بين قطاعات صناعة الخدمات العاملة فى الميناء. وعلى المخطط الإقتصادى لأنشطة الموانئ أن لا يمنح أهميات متفاوتة لإحدى هاتين المنافستين على حساب الأخرى لأنهما معاً وجهان لعملة واحدة. لأنه ما لم تكن هناك منافسات داخل الميناء ما بين الوحدات المنتجة للوجستيات فى سباق متتابع المراحل والحلقات إبتغاء الإجادة فى الكيف والكم فلن تكون هناك قدرة مولدة ذاتياً لإمكان دخول مضمار السباقات العالمية التنافسية . ففى عصر العولمة لم تعد التغيرات الإقتصادية والتكنولوجية اللتان هما عماد صناعة اللوجستيات تحدث على نحو محصور ومعزول التأثيرات والتفاعلات بل تمتد هذه التطورات بأفعالها وردات أفعالها لتشمل الكرة الأرضية قاطبة (The Globe) ، فوفقاً للقواعد والقوانين الإقتصادية فإنه مع سيادة مفاهيم الإنتاج الكمى الكبير والإستهلاك الكمى الكبير برزت الحاجة إلى وجود الأسواق اللوجستية بإعتبارها سوقاً نقلية وخدمية وسيطة هامة ما بين المنتجين والمستهلكين والمستخدمين . هذه الموانئ تتعدد مهامها ووظائفها، وتعد الموانئ ومحطات الحاويات أسواقاً وسيطة متخصصة فى إنتاج وبيع الخدمات اللوجستية التى تتطلبها إقتصادات تشغيل السفن ويبحث عنها المجتمع الإقتصادى الدولى.

شـــركات الشحن والتفـريغ
تحتـاج إلـى أونـاش تـرفعهـا مــن عثرتهــا



بقلم / عبد الحميد مرسى عنبر - محام بالنقض والدستورية العليا باحث وإستشارى النقل البحرى الجوى

لا يمكن لمن يعمل فى مجال النقل البحرى والتجارة الخارجية ألا يحس أو يعي المشاكل التى تتعرض لها شركات الشحن والتفريغ . ولا يمكن أن يغفل عن المعوقات التى تجتاح تلك الشركات حيث تحتاج إلى سنوات طويلة قادمة لإمكان إزالة عثرتها فما زالت الخبطات تتوالى على تلك الشركات العامة والخاصة وهى صامدة ولكن السؤال إلى متى ؟
يجب أولاً أن نوضح الداء قبل وصف الدواء وأن نقف معاً على مشاكله وهل هى منافسة أم إنتحار فى خفض الأسعار .

إنهيار الأسعار فى ظل منافسة غير شريفة

كان من أثر صدور تراخيص وتزاحم الميناء بعدد غير محسوب من الشركات ما بين شركات قطاع أعمال وشركات قطاع خاص، أن إنهارت أسعار الخدمات وبدء معدلات العرض أكثر من الطلب مما أدى إلى إنهيار فى أسعار الخدمات وقد أتاح القرار العمل من الباطن لمن لديه ترخيص عمل فى نفس النشاط بالميناء (بند ١٠) وقد إستفادت شركات القطاع الخاص دون القطاع العام (الشركة العربية المتحدة) ، بإعتبار أن تلك الأعمال تتم دون الإلتزام بالعمليات المحاسبية التى يجب إتباعها ، ودون الإلتزام بالضرائب والتأمينات وغيرها، التى تزيد من التكلفة فى الوقت التى تتم هذه العمليات داخل الميناء فورية ودون تعاقدات رسمية لاتستطيع شركات القطاع العام أن تجاريها.

حيث تناولت إحدى الدراسات للدكتور/ **محمد على إبراهيم** - (الجات والآثار الإقتصادية على قطاع النقل البحرى) ذلك بأن الأمر الذى يولد قناعات بأن القطاع الخاص المصرى لن يقوى على مواجهة المنافسة الأجنبية حال تحرير



هذه الخدمات ، وتزداد هذه القناعة ترسخاً إذا أخذنا فى الإعتبار المنافسين الأجانب فى الجوانب الإدارية والمالية والتكنولوجية.

تشوين المعدات بصورة مخالفة لإشتراطات السلامة والأمان :

لا شك أن العمل داخل الموانئ يجب أن يتم بصورة عملية وعلمية للمحافظة على المعدات والأوناش بصفة خاصة ، وفقاً لإحتياطات الأمان وهى ذات شقين **الأول** أن هيئة الميناء يجب أن توفر الأماكن المناسبة للمعدات وأن يدر عليها عائد كحق الإنتفاع بالمكان المؤجر ، والشق **الثانى** على الشركة المؤجرة الإلتزام بصيانة المعدات دون تركها فى العراء ، وبما يحفظ سلامتها وسلامة العمالة التى تعمل فى محيطها على أن ذلك يثير مشاكل خاصة فى الموانى القديمة التى لم تخصص مكان لتشوين تلك المعدات، كما أن الموانئ الحديثة لم تدرك هذا بعد ولكن يمكن التغلب على ذلك بما لديها من مساحات أوسع من الموانئ القديمة وبالتالى فإن المحافظة على تلك المعدات الرأسمالية للشركة له عائد طويل الأمد بدلاً من تعرضه للتلف ومحاولات من بعض ضعاف النفوس من العاملين بتلك الشركات من العبث بها ثم إلقاء التهمة على أنها متروكة فى العراء .

تحديد معدات الشحن والتفريغ والأرصفة بعد صدور التراخيص:

لا يمكن للمنافسة أن تؤتى ثمارها فى ظل تفاضل بين المنافسين ولا يمكن أن يستمر طويلاً دعم الدولة لشركات قطاع الأعمال ، وفى ذات الوقت فإن الدخول فى تحديد أنواع وحجم المعدات يجب أن يكون مرافق لصدور القرار الذى يمنح التراخيص وليس بعد صدوره ، مهما كانت المدة المحددة لتوفيق الأوضاع لأن ذلك من شأنه أن يؤدى إلى إرتباك فى سوق العمل لأنه لا يؤدى إلى عدالة بين المتقدمين للتراخيص فحجم الميناء معروف إبتداءاً ونشاط الميناء محدد ، وكان يجب أن تحدد المعدات لكل ميناء على حدا وليس قراراً عاماً لكل الموانئ لأن هناك موانئ قد لا تحتاج إلى كل تلك المعدات حتى ولو كان تضمن القرار الحد الأدنى للمعدات ، لأن هناك موانى تخصصية قد تحتاج إلى معدات أخرى غير الواردة فى القرار لذلك كان من الطبيعى أن يحدد كل ميناء إحتياجاته من المعدات قبل منح التراخيص ، والجدير بالذكر بأن تخصيص أرصفة للشركة العربية للشحن والتفريغ ، وما آثاره من تخصيص ١٥ رصيف بميناء الإسكندرية قد أخذ أكبر من حجمه من مناقشات وإعتراضات ذلك لأنه إذا كانت الشركة إلى وقت قريب تحتكر مجال الشحن والتفريغ ولديها الإمكانيات التى تساعدها على المنافسة أمام شركات القطاع الخاص مهما كانت إمكانياتها وقت صدور تلك القرارات، فلم تكن فى حاجة إلى صدور هذا القرار من ناحية ومن ناحية أخرى فإن بصدور تراخيص أخرى جعلتها فى موقف قانونى واحد مع الشركات التى تم منحها تراخيص، كما أن المطالبة بتوزيع حصص العمل على الشركات هذا الوضع لا يمكن أن يستمر فى ظل آليات سوق العمل الحر لأن المطالبة بها يعنى تدخل هيئات الموانئ ووزارة النقل فى توزيع العمل، وهذا يبعد مجال المنافسة لأن التعاقد يجب أن يتم فى ظل ظروف واحدة لا أفضلية لشركة إلا من خلال ما تقدمه من جودة وتحسين فى أداء الخدمة تمكنها فى الإستمرار فى سوق العمل الحر وليس من خلال توزيع حصص العمل على الشركات وإنما من خلال تحسين الآداء ورفع معدلات التشغيل وصيانة المعدات وتحديثها.

ولا يمكن القول بأن التوقف عن صدور تراخيص لميناء من الموانئ نظراً لوجود العدد المسموح به للعمل داخل الموانئ بمعداته هو رده إلى الوراء أو العودة إلى عصر قديم فى تحديد وقيود فى منح التراخيص لأنه لا يمكن أن تكون هناك منافسة فى ظل أوضاع تتزاحم فيه المصالح إلى الحد من الصراع الخفى بل على هيئات الموانئ أن تحدد إحتياجاتها من المعدات وهى تستطيع من خلال دراستها لحجم الأرصفة والظهير وبيان معدلات الشحن والتفريغ فى الميناء بالحد المسموح به كحد أقصى لأن زيادة هذا الوضع يعنى إنهيار البنية الأساسية مما يعنى الخطر الذى يهدد الميناء بما لا يمكن السماح به فهل كان لتدخل الدولة بالقرار رقم ٣٩٣ لسنة ٢٠٠٣ الصادر بتاريخ ٢٠٠٣/٨/٢١ تأثير لمصلحة شركات الشحن والتفريغ .. هو ما سوف نتناوله - **بإذن الله بالعدد القادم .**

من كل كتاب ... صفحة

أصبح التخصص والتطور السريـ ى كل مجالات الحياة هو أهم سمات هذا العصر الذى نعيش فيه، ولما كان هذا التطور شاملاً لكل ما يحيط بجسم الإنسان من أجهزة ومخترعات حديثة تلمسها يده وتراها عينه وتسمعها أذنه فإن من الطبيعى أن يكون ما يتناوله مباشرة هو أول ما يتغير ويتجدد بإختلاف متطلبات الإنسان وإحتياجاته

وحديثنا هنا عن الأدوية والأطعمة التى نتناولها وبالنسبة للطعام فإن أفضل ما يمكن قوله هنا هو حديث الرسول صلى الله عليه وسلم حين قال "ما ملأ إبن آدم وعاءاً شراً من بطنه فإن كان لابد آكلاً، فثلث لطعامه وثلث لشرابه وثلث لنفسه".

أما عن الدواء فإن الكتاب الذى بين أيدينا اليوم **"من كنوز الطب الشعبى"** فإنه جاء ليحقق معادلة صعبة فى هذا العصر الذى نعيشه وهى أنه يتماشى مع أحدث الطرق فى العلاج (البحث عن أدوية تكاد تختفى فيها كلمة الأثار الجانبية) وفى نفس الوقت يستخدم أقدم النباتات والأطعمة المعروفة وأسهلها فى الحصول عليه، فهذا الكتاب من تأليف د/ **أيمن الحسينى يعد دليل لعلاج** معظم الأمراض التى نصاب بها فى مراحل مختلفة من العمر ويمكننا أن نبدأ بما يسمى - ملك الطعام والدواء - وهو عسل النحل والذى نزلت فيه الأية الكريمة " فيه شفاء للناس"

ويذكر المؤلف أن العسل يفيد فى علاج : قرحة المعدة والإثنى عشر والكبد والمرارة والقولون العصبى ويساعد فى خفض إرتفاع ضغط الدم ويعالج الذبحه الصدرية والتبول اللا إرادى ومضاعفات البلهارسيا وأمراض العيون والأرق .. إلخ

وقائمة طويلة من المميزات لهذا الكنز الشعبى

ثم يتناول المؤلف نبات هام جداً ومفيد وهو عيش الغراب Mushroom والذى أطلق عليه إسم "اللحم النباتى" نظراً لما يحتوى عليه من بروتينات وفيتامينات تسهم فى تقوية الجهاز المناعى وعلاج الضعف العام وفقر الدم والأنيميا وفى عام ١٩٥٩ أعلن أحد الباحثين (هيكاس) عن إحتواء عيش الغراب على مادة فعالة ضد السرطان ، ثم أمكن بعد ذلك إستخراج مادة مضادة للسرطان وأخرى مضادة لبعض سلالات البكتريا (ميكو بكتيريا) من نوع عيش الغراب إسمه فطر اجاريكس مبيولاريز (Agaricus Mebularis) وسمى هذا المضاد الحيوى نيبولارين (Nebvlarine) أما المادة المضادة للمرضى فسمي كالفاسين (Calvacin)

ويحدثنا المؤلف عن تاريخ زراعة كنز آخر من الكنوز الطبيعية والطبية فى نفس الوقت وهو نبات الثوم، فقد عرفه قدماء المصريين قبل كل الشعوب الأخرى، وتذكر النقوش المحفورة على معابد الفراعنة أن فصوص الثوم كانت توزع على العمال أثناء بناءهم الأهرامات لتمنحهم القوة وتحفظهم من الأمراض وكان الفراعنة يقدسون الثوم ويحرمون مضغه وإنما كانوا يبتلعونه تكريماً له..

وقد سماه اليونانيون مضاد السموم، وزاد الإهتمام بنبات الثوم فى الوقت الحالى عن أى وقت مضى فقامت حوله الدراسات والتجارب وصار يصفه بعض أطباء العالم المتحضر كدواء لكثير من الأمراض خاصة مثل الأزمات القلبية والسرطانات، ومقاومة الآثار الضارة للبيئة مثل الإشعاعات والغازات وغيرها من المخلفات الضارة.

ويحذر المؤلف من أنه على الرغم من هذه المميزات فى الثوم إلا أن الإفراط فى تناوله يؤدى للعديد من المضاعفات

وعن نباتات الزيوت النباتية نأتى إلى أجملها وأكملها وهى الحبة السوداء (حبة البركة) والتى قال عنها النبى صلى الله عليه وسلم "شفاء لكل داء" وبالفعل يؤكد العلم الحديث أنها كذلك ويعرض المؤلف لوصفات طبيه تفيد فى علاج كثير من الأمراض سواء عن طريق إستخلاص زيت حبة البركة أو طحنها أو عمل تركيبات مختلفة منها.

إعداد/ إيمان العرجاوى

وقد أوصى أطباء العرب مثل إبن سيناء فى "قانونه" والإمام الذهبى فى كتابه "الطب النبوى" وإبن جزله فى كتابه "المنهاج" بإستخدام الحبة السوداء فى علاج كثير من الأمراض من خلال وصفات متنوعة .

لعلاج حصوات الكلى والمثانة:

يطحن ربع كيلو من حبة البركة ثم يعجن مع نصف كيلو عسل نحل نقى ويأخذ من هذا الخليط ملعقتين وتمزج فى نصف كوب ماء ويشرب المزيج على الريق يومياً.

والكتاب فى حد ذاته يعتبر كنز للطب الشعبى وفى النهاية ادعوا قراء إنترناشيونال لقراءة " **من كنوز الطب الشعبى**" الأطعمة الشافية والنباتات المداوية تأليف الدكتور **أيمن الحسينى** فإن فيه ما يرضى كل الأذواق سواء كانت للمعرفة بشكل عام أو لمن يرغب فى الإطلاع على مجال الطب الشعبى وقراءة المزيد والمزيد.

الإجتماع السادس

اللجنة التنفيذية لرقابة دول البحر المتوسط على الموانئ الذى عقد بمدينة العقبة بالأردن الفترة من ٧-١٠ أكتوبر سنة ٢٠٠٣

اللواء بحرى هانى حسنى الأمين العام - السيد لينوفاسالليو رئيس اللجنة - الربان عماد إسلام الأمين العام المساعد - المهندس تامر البغدادلى رئيس قسم المعلومات

تم عقد الإجتماع السادس لمذكرة تفاهم البحر المتوسط للرقابة على الموانئ بمدينة العقبة الاردنية فى الفترة من ٧-١٠ أكتوبر سنة ٢٠٠٣ والذى كان مخطط أن يعقد فى مارس من نفس العام والذى تأجل نظراً للظروف التى مرت بها المنطقة وقد إجتمعت وفود عشرة دول الاعضاء فى مذكرة التفاهم وهى :

المغرب - الجزائر - تونس - مصر - الاردن - لبنان - إسرائيل - تركيا - قبرص - مالطا.

- برئاسة السيد لينو فاسالو رئيس الإدارة البحرية بمالطا والمنتخب رئيساً للجنة التنفيذية ونائباً للرئيس السيد المهندس معتصم الساكت رئيس السلطة البحرية بالاردن الدولة المضيفة للمؤتمر وأمانة اللواء بحرى هانى حسنى الامين العام والربان عماد إسلام الامين العام المساعد ونائب رئيس الاكاديمية البحرية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحرى والمهندس تامر البغدادلى رئيس قسم المعلومات بالامانة العامة.

وقد تم الإعداد للإجتماع بمعرفة وإشراف السلطة البحرية بالأردن ومما يذكر أن العالم الآن مغطى بعدد ثمانية مذكرات تفاهم لرقابة الدول على الموانى بالإضافة إلى مذكرة تفاهم الخليج التى تم توقيعها وهى مازالت تحت الإنشاء وحرس السواحل الأمريكى والذى يتولى مهام الرقابة على الموانى فى الولايات المتحدة الأمريكية .

وقد تنامت مسئوليات رقابة الدول على الموانى فى العالم كله فى السنوات الأخيرة وخاصة بعد أحداث ١١ سبتمبر فى الولايات المتحدة وإدخال كود الأمن للسفن والموانى والواجب التطبيق إعتباراً من أول يوليو ٢٠٠٤ ضمن مسئوليات رقابة الدول على الموانى .

وهذا ومن المنتظر عقد ورشة العمل الثالثة بمقر المنظمة البحرية العالمية بلندن فى شهر يونيو سنة ٢٠٠٤ لمذكرات وإتفاقيات رقابة الدول على الموانى فى العالم كله وذلك لبحث ما تم التوصل إليه من جهود ترمى إلى حرمان السفن دون المستوى من الناحية الفنية البحرية - التأهيلية من دخول الموانى وذلك لضمان إبحاراً آمناً وبيئة نظيفة ، وقد كان الإجتماع السادس لمذكرة تفاهم دول البحر المتوسط من الإجتماعات الهامة وقد ناقشت اللجنة التنفيذية عدة موضوعات أهمها :

١- بحث إنضمام أعضاء جدد لمذكرة تفاهم دول البحر المتوسط إذ أبدى ممثل المنظمة البحرية العالمية رغبة دولة موريتانيا للإنضمام إلى مذكرة تفاهم دول البحر المتوسط وقد وافقت اللجنة من ناحية المبدأ على ذلك وكلفت الأمانة العامة بالتنسيق مع المنظمة البحرية العالمية ومتابعة ذلك.

اللواء بحرى هانى حسنى الأمين العام لمذكرة تفاهم دول البحر المتوسط للرقابة على الموانى

Med Mou on PSC

٢- وافقت اللجنة التنفيذية من ناحية المبدأ على التقدم بطلب إلى مذكرة تفاهم باريس (وهى أقدم منظمات رقابة الدول على الموانى) للحصول على صفة مراقب منتسب وهى تحقق للأمانة العامة حضور إجتماعات مذكرة تفاهم باريس والإستفادة من خبراتها فى مجالات تدريب التفتيش للدول الأعضاء فى مذكرة تفاهم البحر المتوسط وتبادل المعلومات وتوحيد المفاهيم وذلك لتفادى الإزدواجية فى الإجراءات بين الدول مما يضمن توفيراً الوقت والجهد للسفن والموانى.

٣- وافقت اللجنة التنفيذية على منح الأمانة العامة لرقابة دول البحر الأسود صفة مراقب فى مذكرة تفاهم دول البحر المتوسط وشجعت الأمانة العامة لتحقيق مزيد من التعاون بين المذكرتين وذلك بتبادل المعلومات وتوحيد المفاهيم.

٤- إستعرضت اللجنة إلى تقرير النجاح الذى تقدم به اللواء بحرى هانى حسنى عن السنة السابقة والذى تضمن أنشطة الأمانة العامة ومتابعة قرارات اللجنة التنفيذية فى الإجتماع الخامس والتى شملت التوصيات التى إتخذت فى ورشة العمل الثانية التى عقدت بمقر المنظمة البحرية العالمية بلندن فى يونيو سنة ٢٠٠٢ وكذلك تقرير عن الإجتماع الرابع لمذكرة تفاهم البحر الأسود.

٥- عرض على اللجنة تقرير نجاح عن إنشاء مركز معلومات مذكرة تفاهم البحر المتوسط ومقره كازابلانكا بالمغرب وتطور مراحل الإنشاء والمصاعب المالية التى تواجهه وأهابت اللجنة بالدول الأعضاء الإلتزام بتسديد مساهماتها لمذكرة المعلومات والأمانة العامة.

السيد / لينوفاسالليو رئيس اللجنة التنفيذية لمذكرة تفاهم دول البحر المتوسط - السيد المهندس/ المعتصم الساكت نائب الرئيس - اللواء بحرى هانى حسنى الأمين العام

٦- قامت اللجنة بمناقشة مقترح دولة قبرص فى الإجتماع الثالث وذلك بتحصيل رسوم على التفتيش ما بعد الأول والذى يتم بناء على طلب المالك أو المشغل للسفينة وذلك بعد تلافى الملاحظات التى ظهرت فى التفتيش الأول وذلك للتصريح للسفينة بالسفر أو عدمه وقد رأت اللجنة أن هناك بعض الإدارات البحرية فى الدول الأعضاء مازالت تواجه مصاعب قانونية فى تنفيذ ذلك وخاصة مع تعدد المسميات (رسوم - تعريفات - مقابل خدمات - تكلفة) وقد قررت اللجنة أن تقوم جميع الإدارات البحرية للدول الأعضاء بتكييف وصفها القانونى بهذا الخصوص على أن يتم إتخاذ قرار نهائى فى الإجتماع السابع للجنة التنفيذية بإذن الله .

٧- قامت اللجنة بمناقشة موضوع لجنة الإستئناف Appeal Panel وهى مرحلة من مراحل حل المشاكل التى تنتج عن إحتجاز أو منع سفينة بدون وجه حق (من وجهة نظر المالك أو المشغل أو المجهز) وذلك لرفع إسم السفينة من قائمة السفن المحتجزة لوجود ملاحظات بها فى مذكرة التفاهم وقد رأت اللجنة تأجيل إتخاذ قرار فى هذا الموضوع مع الإستفادة بما يتم تطبيقه فى مذكرات التفاهم الأخرى مع تكليف الأمانة العامة بمتابعة ذلك وتقديم مذكرة عنه فى الإجتماع القادم بإذن الله.

٨- كلفت اللجنة الأمين العام بدراسة لوائح العمل الإدارية والفنية والمالية والمعمول بها وتطويرها بالإشتراك مع مركز المعلومات عن طريق مجموعة عمل بالمراسلة تشكل من الدول الأعضاء.

٩- قررت اللجنة تشكيل مجموعة عمل برئاسة الأردن وعضوية كل من المغرب والجزائر وتونس وبإشتراك الأمانة العامة لمتابعة كيفية وأسلوب تطبيق كود الأمن المقرر الإلتزام به فى ٢٠٠٤/٧/١ .

١٠- قبلت اللجنة ترشيح مصر للسيد اللواء بحرى شيرين القاضى ليكون أميناً عاماً لمذكرة تفاهم دول البحر المتوسط إعتباراً من نهاية الإجتماع القادم بإذن الله والمنتظر عقده فى نوفمبر سنة ٢٠٠٤ .

١١- عرضت كل من الجزائر ومصر إستضافة الإجتماع السابع على أن يتم إخطار الدول الأعضاء بمكان وموعد الإجتماع عند تأكيد ذلك.



الكابتن المعتصم بالله أحمد

رئيس مجلس إدارة شركة مصر للطيران للشحن الجوى

نعم .. نقوم بنقل بضائع خطرة .. ولكن !!!

حوار : منال جابر

العمل جواً يحفه المخاطر الكثيرة وحين يصبح الإنسان عاشقاً للتميز فلا يبالى كثيراً بما يواجهه من صعوبات . ولكن للكابتن/ المعتصم بالله أحمد عبد العزيز رئيس مجلس إدارة مصر للطيران للشحن الجوى رأياً آخر وكان لمجلة إنترناشيونال شرفاً للحديث مع سيادته والتعرف على حقائق كثيرة تثير الإنتباه ويجهلها الكثيرون .

ومن هنا بدأ حديثنا معه:

- إسمى المعتصم بالله أحمد عبد العزيز ، درست بكلية الهندسة جامعة القاهرة قسم الإلكترونيات وتخرجت سنة ١٩٧١ وهى كانت بدايتى مع شركة مصر للطيران حيث عملت بالشركة منذ سنة تخرجى كمهندساً ودفعنى طموحى للعمل بالشركة بصورة جديدة ومتميزة مما جعلنى أتمسك بالإلتحاق بمعهد مصر للطيران فى الوقت ذاته. وذلك لعشقى الشديد للطيران ، ولم يستوقفنى هذا البعد عن الدراسة بمعهد مصر للطيران المدنى وإلتحقت بالكلية الجوية ومنها كانت نقطة الإنطلاق حيث تدرجت فى منصبى إلى أن وصلت رئيساً لشركة مصر للطيران للشحن الجوى.

* وعن مفهوم سيادته للشحن الجوى يقول أنه عبارة عن عملية نقل للبضائع والطرود بأنواعها المختلفة يطلق عليها الشحن بصورته الغير معتاده ألا وهى (الشحن الجوى) حيث أنه يعتبر نشاط عالمى مرتبط بحركة التجارة العالمية وكما يعلم الكثيرون أن هناك ثلاث طرق للشحن والتى تعودنا منها البحرى والبرى أما الشحن الجوى فهو الشوب الجديد الذى ظهر فى حقيبة مصر للطيران ، ولما كان هناك بضائع كثيرة تأخذ صفة الإستعجال والإهتمام الأول لها كان عنصر الزمن الذى أدى إلى الإهتمام بصورة الشحن الجوى وتطويرها والعمل على تلافى أى أخطاء تحدث تؤثر على حركة التصدير والإستيراد. (حين يكون عنصر الزمن مهما يكون النقل الجوى للبضائع مهما).

* وأضاف سيادته أن هناك بضائع يتم نقلها تحت ظروف خاصة جداً وهى ما تسمى (بالبضائع الخطرة) وهذه البضائع لا يتم وضعها فى حقائب السفر أو حملها مع الركاب ومنها الألعاب النارية والمتفجرات وكذلك السوائل القابلة للإشتعال أو أعواد الشقاب وكذلك الأغراض المنزلية :كالمذيبات والمنظفات، الأسلحة الشخصية والذخيرة. كما أنه هناك مواد خطرة أخرى نغفل عنها كالثلج الجاف والمواد السامة والبطاريات وهذه المواد عند نقلها جواً وتحت الظروف الغير عادية التى تتعرض لها المواد من تغير فى درجات الحرارة والضغط الجوى مما قد يؤدى إلى إنبعاث أبخرة أو إندلاع الحرائق، كما أن هناك مسئولية قانونية تقع على حامل مثل هذه النوعية من البضائع إذ لم يقم بالإفصاح عن طبيعة المواد الخطرة حيث يقضى قانون الطيران المصرى رقم ١٧٥ بالعقوبة بالسجن أو الغرامة أو بكليهما لكل من يخالف القانون .

* وعن إرتفاع الأسعار على وجه العموم ومدى تأثيره على نسبة الصادرات أجاب سيادته أنه من المدهش هو الإرتفاع فى كمية الصادرات برغم إرتفاع الأسعار زادت كمية الصادرات بنسبة ٥٪ .

ومن الجدير بالذكر أن مصر للطيران للشحن الجوى وبمقارنتها بباقى الشركات الأجنبية التى تعمل فى نفس المجال نجد أن شركة مصر للطيران تتقاضى حوالى الثلث مما تتقاضاه الشركات الأجنبية مما يشجع المصدرين وخاصة الشباب منهم لإستخدام شركتنا فى شحن بضائعهم.

- وقد تم العمل بالخطوط الجديدة لنقل البضائع بصفة منتظمة وذلك على أساس الدراسة الشاملة لسوق التجارة حيث يتوافر لدى الشركة قاعدة بيانات عن نشاط الصادرات المصرية والواردات ويكوننا ناقل وطنى فلدينا إلتزام قومى فنحن نشجع الصادرات والواردات بسعر لا يقبل المنافسة .

* أما عن التسهيلات التى تقوم بها شركة مصر للطيران للشحن الجوى تعاوناً مع وزارة التجارة الخارجية (صندوق الدعم للصادرات) نجد أن لصندوق دعم الصادرات دور حيوى فى دعم المصدرين وتشجيعهم حيث يقوم بالمساعدة للمصدر وذلك بسداد ما قيمته حوالى ثلث القيمة التى يقوم بسدادها المصدر إلى شركة مصر للطيران.

* وعن الشكل المستقبلى لشركة مصر للطيران للشحن الجوى أجاب سيادته أن الشكل المستقبلى المستهدف هو أن تكون شركتنا مستقلة فى إطار منظومة الشركة القابضة لمصر للطيران وتملك أسطولاً ضخماً لنقل البضائع ليتناسب مع حركة الصادرات والواردات المصرية نحو الأسواق العالمية.

* أما الجديد بالشركة فهو الإعداد والتأهيل لما يسمى بتجارة الترانزيت ومع بداية عام ٢٠٠٧ ستكون هناك تدفقات عالمية ونقطة تجميع وتوزيع من وإلى جميع دول العالم وذلك كان القرار الإستراتيجى من قبل السيد وزير الطيران المدنى فستصبح القاهرة محوراً هاماً فى مستقبل مصر للطيران وسيتم قريباً تقديم خدمة تسليم الشحنات القادمة على طائرات الشركة من المطار إلى مكان إقامة العملاء سواء فى الداخل أو الخارج

وفى النهاية شكرنا سيادته لحديثه الممتع على أمل اللقاء معه وبداية أخرى جديدة فى عالم الطيران.

***

معرض الشرق الأوسط الدولى السابع للسيارات يستقطب عدد زوار هائل يصل إلى ٧٥،١٦٧ زائر بزيادة قدرها ٨٢٪

بن فهد : نجاح معرض الشرق الأوسط الدولى للسيارات يؤكد على نجاح دبى"

يؤكد النجاح الضخم الذى حققه معرض الشرق الأوسط الدولى السابع للسيارات على مكانة وأهمية دبى كمركز للإقتصاد فى المنطقة ويؤكد كذلك على الخبرة التى يتميز بها مركز دبى التجارى العالمى فى تنظيم المعارض الضخمة حيث إستقطب معرض الشرق الأوسط الدولى السابع للسيارات ٧٥،١٦٧ زائراً ممن قدموا خصيصاً للمعرض لمشاهدة أحدث أنواع السيارات قطع الغيار خلال أيام العرض الخمسة.

وقال سعادة مبارك بن فهد مدير عام دبى التجارى العالمى : " إن إستقطاب المعرض لهذا العدد الهائل من الزوار من المدينة وخارجها يمثل نجاحاً كبيراً لمكانة دبى التجارية فى المنطقة ونجاحاً لمركز دبى التجارى العالمى الذى يعتبر الأفضل فى تنظيم المعارض العالمية التى تضمن للشركات المشاركة فى معارضه تحقيق أفضل النجاحات".

وقد حقق معرض الشرق الأوسط الدولى السابع للسيارات زيادة غير مسبوقة بنسبة ٨٢٪ عن المعرض الماضى ، وأضاف بن فهد: "تتزايد نسبة مبيعات السيارات فى منطقة الشرق الأوسط وفقاً لزيادة عوائد الناتج المحلى من النفط فى المنطقة ومن هذه الدول: المملكة العربية السعودية، دولة الإمارات العربية المتحدة، الكويت، عمان و قطر وغيرهم وتمثل هذه الزيادة أحد أهم عوامل نجاحنا فى إستقطاب عدد هائل من مصنعى السيارات والمشترين إلى المعرض" وقد ازدادت نسبة مبيعات السيارات فى دولة الإمارات بنسبة ١٧٪ فى أول ستة أشهر من هذه السنة مقارنة بنفس الفترة من العام الماضى فيما يتعلق بالسيارات الصغيرة والمتوسطة، وقال بن فهد تعقيباً على نتائج الإحصائيات المتعلقة بمبيعات السيارات الصغيرة، المتوسطة، الفخمة والرياضية من شهر يناير إلى يونيو لعام ٢٠٠٣ : " تم بيع ما يقارب ٢٧,٨٨٨ سيارة خلال أول ستة شهور من هذا العام فى دولة الإمارات، كما تم بيع ٦٢,٠٤١ سيارة فى المملكة العربية السعودية بزيادة تصل إلى ٢٪ ، ويقابلها ٥,٣٥٣ فى قطر بزيادة قدرها ٣٨٪، وفى البحرين تم بيع ٥٣,٣ بزيادة تصل إلى ١٥٪ ، أما فى الكويت فقد وصل المبيعات إلى ١٨,٢٩٢ بنسبة زيادة قدرها ٢٣٪ بالإضافة إلى سلطنة عمان التى تم بيع ١١,٢٢٧ سيارة فيها بزيادة قدرها ٢٩٪ وعلق بن فهد : " وصلت نسبة إجمالى زيادة مبيعات السيارات فى دول الخليج إلى ١٨٪.



شيخ أحمد بن سعيد مع مبارك بن فهد فى جولة بالمعرض



ميناء السخنة

الحاضر والمستقبل

كان حلماً فخاطراً فاحتمالاً ... ثم أضحى حقيقة لا خيالاً
عملاً من روائع العقل ... جئناه بالعلم ولم نجئه إرتجالاً



وقد صدقت أبيات الشعر السابقة على ميناء السخنة الذى تديره شركة تنمية ميناء السخنة

★ شركة تنمية ميناء السخنة شركة مساهمة مصرية وهى صاحبة حق الإمتياز فى إنشاء وإدارة وتشغيل محطات الحاويات والبضائع العامة والصب بجميع أنواعها بالميناء الذى يعد أول ميناء يديره القطاع الخاص فى مصر بنظام B.O.T

★ يقع ميناء السخنة فى موقع إستراتيجى حيث عبقرية المكان على ساحل خليج السويس ويبعد الميناء عن مدينة السويس بحوالى ٤٠كم، وعن مدينة القاهرة بحوالى ١٣٠ كم ويقع فى وسط المنطقة الصناعية الخاصة بالسخنة التى تتنوع بها المصانع بين صناعات ثقيلة وتكميلية وبتروكيماوية.

★ يتصل الميناء بالعديد من شبكات الطرق السريعة الآمنة كما يتصل بالعديد من الموانى الاخرى من خلال شبكة السكة الحديد التى تعمل داخل الميناء بالإضافة إلى إنشاء أنابيب وأنظمة نقل خاصة لقطاع من البضائع تصل بين المصانع والميناء وذلك لتقليل التكلفة اللوجستية وللحفاظ على البيئة عند نقل البضائع من وإلى منطقة السويس الإقتصادى الخاصة.

★ ومنذ إفتتاح الميناء سعت شركة تنمية ميناء السخنة من خلال الإدارة إلى تحقيق الآتى:

أولاً: تم إنشاء محطات الحاويات والبضائع العامة والصب (الجافة + السائلة) ومحطة لتصدير الاسمدة ومخازن للبضائع العامة.



ثانياً: إقامة ميناء محورى ومركز لوجستى على مستوى متقدم فى التقنية الحديثة لخدمة التجارة الدولية تتوافر فيه كافة المقومات الإقتصادية لميناء القرن الحادى والعشرين.

ثالثاً: تنمية وتعمير المنطقة لجذب الإستثمارات الخارجية لإقامة مشروعات جديدة بالميناء.

رابعاً: خدمة المنطقة الصناعية المتاخمة للميناء من خلال إستقبال وارداتها من المعدات والمواد الخام مع تشجيع وتوجيه أنشطتها للتصدير

خامساً: قامت الشركة بإنشاء شبكة إتصالات E.D.I لربط الميناء عالمياً بالشركات الملاحية والموانى العالمية وكذا ربط الميناء محلياً بشبكة المعلومات القومية ومع الشركات والهيئات والمصانع الخاصة والإدارات الحكومية.

سادساً: تم تنمية الميناء من خلال تزويده بأحدث تكنولوجيا العصر من الحاسبات وأجهزة الإتصالات والمعدات للعمل على إنجاح الانشطة الإقتصادية بالمنطقة فى مجال التصدير والإستيراد.



سابعاً: إحكام السيطرة الأمنية على الميناء من خلال التنسيق الدائم بين إدارة الشركة ومصلحة أمن الموانى بوزارة الداخلية كما قامت الشركة بتزويد الميناء بأحدث الأجهزة الأمنية من حيث مراقبة الاسوار وسرعة إصدار التصاريح الأمنية للدخول وكذا تأمين البضائع أثناء الدخول والخروج للحفاظ على مصالح المتعاملين مع الميناء .

ثامناً: العمل على ميكنة كافة الإجراءات الجمركية وربطها بالأجهزة العاملة فى الميناء (الهيئة العامة للرقابة على الصادرات والواردات - التوكيلات الملاحية - المستوردين والمصدرين - البنوك)

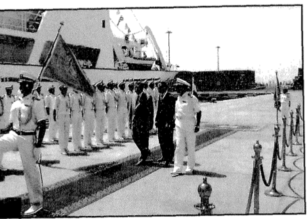
وكذا تحقيق الأهداف التالية:

★ الرقى بمستوى الخدمات والإجراءات الجمركية.
★ توحيد المعاملة فى كافة الجمارك المصرية.



★ القضاء على الإجتهادات الفردية فى التسعير وتقدير الرسوم الجمركية .
★ وقف نزيف الموارد المالية المتسربة من تحصيل الرسوم الجمركية.

تاسعاً: سعت إدارة الشركة إلى ضمان تحقيق مبدأ هام بالنسبة للبيئة وهو العمل على الا تؤثر التنمية المستقبلية للميناء على البيئة او معايير الحياة النظيفة بالمناطق المجاورة لهذا تم تصميم المحطات النهائية ومعداتها وفقاً لمقاييس عالمية تضمن الحفاظ على البيئة النظيفة بالمنطقة .



عاشراً: تم تزويد الميناء بالمعامل المتطورة متعددة الأغراض لتحقيق الإكتفاء الذاتى للميناء بالنسبة للفحص المعملى للواردات والصادرات ولخدمة الموانى المجاورة.

الحادى عشر: خلق فرص عمل جديدة لأبناء منطقة السويس والمناطق المجاورة من خلال الميناء والمنطقة اللوجستية مع إعداد دورات متقدمة فى التدريب على أحدث الأجهزة لجميع العاملين بالميناء سواء بالشركة او بالجهات الحكومية العاملة داخل الميناء.

★ مما تقدم يتضح لنا إن شركة تنمية ميناء السخنة سعت منذ إفتتاح الميناء إلى إستخدام أحدث نظم الإدارة لتحقيق أقصى عائد إقتصادى يضيف إضافات مباشرة للإقتصاد القومى ويظهر ذلك من خلال لغة الأرقام التالية:



١- إجمالى حجم الإستثمارات بالميناء والمركز اللوجستى حتى عام ٢٠٢٠ تصل ١.٨ مليار دولار.

٢- حجم الإستثمارات الأجنبية المتوقعة فى منطقة اللوجستيات حتى عام ٢٠١٠ تصل إلى ٢ مليار دولار وحتى ٢٠٢٠ تصل إلى ٨ مليار دولار.

٣- عدد الشركات العالمية المتوقع أنضمامها لمركز اللوجستيات حتى عام ٢٠١٠تصل إلى ٣٠٠ شركة وحتى عام ٢٠٢٠ تتراوح ما بين ١٥٠٠ إلى ٢٠٠٠ شركة.

٤- أثر العمالة المباشرة المتوقعة الناتجة عن نشاطات الميناء والمركز اللوجستى عام ٢٠٢٠ يصل إلى ٢٠٠٠٠ فرصة عمل بالإضافة إلى العمالة الغير مباشرة والتى قد تصل إلى ٨٥٠٠٠ فرصة عمل يضاف إلى هذا المساعدة فى توفير فرص عمل بمنطقة السويس الإقتصادية تصل إلى ١٦٥٠٠٠ فرصة عمل عام ٢٠٢٠ .

٥- حجم النمو السكانى المتوقع بمنطقة السويس الإقتصادية الخاصة حتى عام ٢٠٢٠ يصل إلى نصف مليون نسمة.



٦- الحجم المتوقع لموارد الدولة المباشرة والغير مباشرة من منطقة السويس الإقتصادية الخاصة يصل ٤.٦ مليار دولار عام ٢٠٢٠ .

★ لكل ماتقدم فإنه بحق يعد ميناء السخنة ميناء القرن وهو ما أكده العديد من السفراء ورجال الأعمال الأجانب والعرب عند زياراتهم المتكررة لميناء السخنة.

ولنلتقى إن شاء الله فى حلقات قادمة لتقديم المزيد من المعلومات والبيانات عن ميناء السخنة العملاق.

Al-Ahram Weekly

★ ولمزيد من المعلومات وللرد على الإستفسارات يمكن الإتصال من خلال :
١- تليفونات:٠٢/٤١٤٩٩٤٤ - ٠٦٢/٧١٠٠٨٨/٩٨ ٢- فاكس: ٠٢/٤١٤٨٨٧٧ - ٠٦٢/٧١٠٠٧٠
٣- البريد الإلكترونى: SPDC website: www.spdc.com





شركة العامرية للمخازن الجمركية

Amria Bonded Warehouses Co.

Mariot - Alexandria - Egypt

كينج مريوط - الاسكندرية

...كتنا :-

- من إوائل الشركات التى يساهم القطاع الخاص فى إنشائها بمنطقة الإسكندرية والوجه البحرى بنظام الموانى الجافة .
- تم ال...خيص لها لتكون مستودع إيداع جمركي عام لتعمل على تخفيف العبء عن ميناء الاسكندرية خاصة موانى الجمهورية العاملة.
- ... الشركة أحدث معدات التداول المتطورة سواء الثقيلة أو الخفيفة ومواكبة التطور التكنولوجي لتطوير الاداء المستمر والكفاءة
- ... الشركة بأحدث معدات السلامة والصحة المهنية والدفاع المدنى لضمان سلامة مصالح عملائها .
- إدارة واعية ومدربة ذات خبرة كبيرة فى هذاالمجال ..

نشاط الشركة :-

- تخزين جميع أنواع الحاويات الفارغة والمملوة بجميع أنواع البضائع الواردة والترانزيت للعملاء.
- توفير ساحات مكشوفة ومخازن مغلقة بأسعار تنافسية وبمساحات كبيرة .
- مجهزة بساحات خاصة لتخزين الحاويات الثلاجة والمبردة.
- تخزين السيارات بجميع أنواعها والأوناش والمعدات والسحب لأى عدد حتى ولو سيارة واحدة من الرسالة.
- إمكانية السحب الجزئى للرسائل حسب الحاجة بدون حد أقصى .
- تفريغ مشمول الحاويات لحظة وصولها بالمخازن أو الساحات وإعادة الفارغ فور التفريغ مما يوفر للعميل غرامات التأخير .
- استقبال وتعبئة الحاويات بالبضائع الصادرة .
- تقديم الخدمات المطلوبة بتسهيلات شديدة تتميز بالسهولة والسرعة والمرونة .
- بها مجمع جمركى متكامل لنهو الاجراءات الجمركية فى أسرع وقت وبطريقة مميكنة متصلة بالحاسب الآلى لمصلحة الجمارك.



موقعنا :-

- الموقع على تلاقى الطرق (القاهرة - الاسكندرية - برج العرب) القرب من المناطق الصناعية وخاصة برج العرب ومدينة السادات

Head Office: Borg Elarab Road From Alex /Cairo
Desert Road - King Mariot
Tel : (03)4485670 - 4485671 - 4485672
Fax : (03)4485675
E-mail:ragabnet@intouch.com

الادارة : أول طريق مدينة برج العرب المتفرع من طريق اسكندرية القاهرة الصحراوى كينج مريوط - كنج مريوط - الاسكندرية
ت: ٤٤٨٥٦٧٠ - ٤٤٨٥٦٧١ - ٤٤٨٥٦٧٢(٠٣)
فاكس : ٤٤٨٥٦٧٥(٠٣)
محمول : ٠١٢٣٩٤٢٢١٦ .

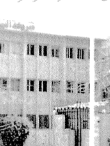
الشركة القابضة للنقل البحرى والبرى

شركة النيل للنقل البرى

شركة مساهمة مصرية

تعمل فى ظل القانون رقم ١٥٩ لسنة ٨١







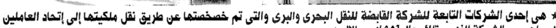
محاسب/ محمد أحمد
رئيس مجلس الإدارة والعضو المنتدب

★ وشعار الشركة أداء الخدمات التى تقدمها للعملاء بأمن وأمانة تامة من خلال فروعها المتعددة بأنحاء الجمهورية.

المركز الرئيسى
الإسكندرية - البر القبلى
ترعة المحمودية - النزهة
ت: ٤٢٧٤٢٠٠ - فاكس: ٤٢٧٦٢٦٦
ص.ب ٤٨٦ - رقم بريدى: ٢١٥١٩

فروع الشركة
الإسكندرية
ت: ٤٢٧٤٤٥٧-٤٢٥٥٠٥٣
كفر الزيات
ت: ٢٥٤٢٣٠٣-٢٥٤٢٥٥٠
المحلة الكبرى
ت: ٢٤٢١٧٥٤-٢٤٢٠٥٨١
القاهرة
ت: ٥٢٤٦٩٠٦
السويس
ت: ٢٢١٨١٧- ٣٣١٥٤٩

مكاتب الشركة
القاهرة: ١٦٥ شارع محمد فريد
ت: ٣٩٠٥٩٧٤
جمرك الإسكندرية
ت: ٤٨٠٨٧٢٨
طنطا
ت: ٣٣٠٢١٦٤
مستودع البيضا
ت: ٢١٦٠٩٧ - ٢١٤٣٨١
ساحة الدخيلة
ت: ٠١٢٣٤٦٦٥٣٠



★ هى إحدى الشركات التابعة للشركة القابضة للنقل البحرى والبرى والتى تم خصخصتها عن طريق نقل ملكيتها إلى إتحاد العاملين المساهمين بالشركة الذى يمتلك حالياً ٩٥٪ من الأسهم.

★ وشركة النيل للنقل البرى إحدى الشركات المتميزة والمتخصصة فى مجال نقل البضائع داخل وخارج الجمهورية وذلك منذ إنشاءها عام ١٩٦٣ بالإضافة إلى قيامها بالأنشطة المكملة لنشاط النقل مثل التخليص والتفريغ والتحميل .. هذا وبجانب ذلك تواكب الشركة التطور الملموس فى مجال تخزين ونقل الحاويات بالمستودع التابع لها بميناء الدخيلة والمجهز بمكاتب مسئولى الجمارك وذلك لتقليل وقت تخليص البضائع للعملاء بالإضافة إلى قربه من جميع الأجهزة الرقابية مما يؤدى إلى إنهاء كافة الإجراءات للمستوردين والمصدرين بالمنطقة الجمركية فى يسر وسهولة.

★ هذا .. والشركة تمتلك حوالى ٣٠٠ سيارة وتريللا من مختلف الماركات والمجهزة للخدمة الشاقة بالإضافة إلى الأوناش والمعدات التى تمتلكها الشركة بمستودع الدخيلة فضلاً عن الورش الداخلية التى تقوم بعمليات إعادة التكوين للوحدات الناقلة وعمليات الصيانة الدورية بواسطة العمالة الفنية المدربة ذات الخبرات المتميزة.

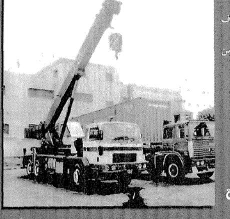
هذا .. وتعمل إدارة الشركة جاهدة على تغيير المفاهيم والأساليب التقليدية فى إدارة العمل وذلك بتطوير هذه الأساليب لتتناسب مع أحدث الأنظمة المتبعة فى الإدارة وفى هذا الإطار قامت الشركة بما يلى:

أولاً: فى مجال التطوير الإدارى ..

* قامت الشركة بالتخلص من العمالة الزائدة بخروج عدد ٢٦٢ من العاملين بها بنظام المعاش المبكر للوصول إلى العمالة المعيارية اللازمة لأداء العمل وتوفيراً للأجور المنصرفة لهؤلاء العاملين وملحقاتها مع زيادة دخل العاملين بالشركة نتيجة وضع نظام إثابة عن المجهودات.
* أدخلت الشركة الحاسب الآلى فى كافة القطاعات مما ساهم فى دقة توفير كم كبير من البيانات يساعد الإدارة فى إتخاذ القرارات على أسس مدروسة وواضحة وسريعة.
* الإهتمام بالدورات التدريبية للعاملين الإداريين أو الفنيين للإرتفاع بكفاءتهم وخبراتهم سواء عن طريق التدريب الداخلى بمواقع الشركة المختلفة أو التدريب الخارجى بالجهات المختصة.
* تعمل الشركة على خلق صف ثان وثالث لتوفير الكوادر اللازمة لشغل الوظائف القيادية المختلفة.

ثانياً: فى مجال التطوير الفنى ..

* تقوم الشركة برفع كفاءة الأسطول الذى تملكه من الوحدات وذلك بالرغم من إنتهاء عمره الإنتاجى وذلك بإجراء عمليات إعادة التكوين للوحدات بالورش الداخلية بالشركة وبالتمويل الذاتى للشركة.
* تقوم الشركة بتصنيع الجوانب والكناتر والتقفيصات اللازمة لعمليات النقل الخاصة حسب نوعية المنقول سواء المواد التموينية أو البوتجاز وخلافه.
* القيام بعمليات الصيانة الدورية لوحدات الأسطول أولاً بأول.
* بالإضافة إلى ذلك تتبع الشركة أسلوب اللامركزية فى إدارة العمل بالفروع حيث يعتبر كل فرع من فروعها الخمس بمثابة مركز إنتاجى مستقل له إيراداته ومصروفاته ويتم محاسبة المسئولين عن الفرع على أساس الفائض الذى يحققه الفرع شهرياً والذى على أساسه يتم تقرير الحوافز للعاملين به على ضوء ذلك. حيث تتبع الشركة أسلوب الثواب والعقاب وذلك بتشجيع المجد ومعاقبة المقصر.



ثالثاً: فى مجال التسويق ..

* تعمل الشركة على تنويع إيراداتها مع عملاء مختلفين بما لا يسمح بانخفاض مفاجئ فى إيرادات الشركة نتيجة لظروف السوق المتقلبة بالإضافة إلى منح العاملين فى هذا المجال الحوافز اللازمة نتيجة جهودهم.

وفيما يلى قوائم الدخل والمراكز المالية للشركة خلال الثلاث سنوات ٩٩/ ٢٠٠٠، ٢٠٠٠/ ٢٠٠١، ٢٠٠١/ ٢٠٠٢ والتى من واقع الأرقام التى تحتويها يتضح مدى التطور والإنجازات التى حققتها الشركة خلال هذه السنوات.

قائمة المركز المالى

القيمة بالألف جنيه

البيان	٢٠٠٠/٩٩	٢٠٠١/٢٠٠٠	٢٠٠٢/٢٠٠١
الأصول طويل الأجل	٢٥٩٩٨	٢٦٥٦٩	٢٧١٤٧
الأصول المتداولة	٢٥٣٦١	٢٥٨٤١	٢٨٤٦٤
الالتزامات المتداولة	١٥٧٤٠	١٤٨٨٨	١٧٩٥١
إجمالى المال	٣٥٦١٩	٣٧٥٢٢	٣٧٦٦٠

قائمة الدخل

القيمة بالألف جنيه

البيان	٢٠٠٠/٩٩	٢٠٠١/٢٠٠٠	٢٠٠٢/٢٠٠١
صافى المبيعات والإيرادات الأخرى	٢٧٥٢١	٢٧١٧٨	٢٤٧٧٣
تكلفة المبيعات والمصروفات الأخرى	(٢٥١١٦)	(٢٥٢٧٥)	(٢٢٧١١)
صافى الربح النهائى	٢٤٠٥	١٩٠٣	٢٠٦٢

وفى إطار الخطط المستقبلية للشركة تسعى الشركة إلى توفير التمويل اللازم لعملية إحلال الوحدات والتوسع فى إنشاء الساحات التخزينية.

البقاء لله وحده

اللواء بحرى / عاصم السيد أحمد

وأسرة تحرير مجلة إنترناشيونال

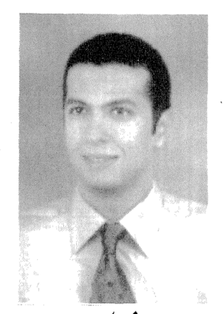
وجميع العاملين بها

ينعون ببالغ الحزن والألم

المرحوم بإذن الله تعالى

زهرة الشباب

أحمد تامر عبد العليم



نجل

الفريق بحرى/ تامر عبد العليم إسماعيل

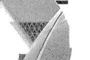
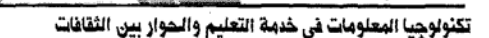
قائد القوات البحرية المصرية

عزاؤنا فيه رضواناً من الله وعفواً وغفراناً

طيب الله ثراه وألهمنا وأهله الصبر والسلوان





موسوعة رقمية للمعلومات بمكتبة الإسكندرية

إختتمت أعمال مؤتمر " تلاقى المعرفة والثقافة واللغة وتكنولوجيا المعلومات " Convergences 03 ، الذى إستمر لمدة أربعة أيام، تركزت التوصيات فى ثلاث نقاط أساسية :

١- ستقوم مؤسسة UNDL بالتعاون مع مكتبة الإسكندرية بإصدار كتاب يتضمن أهم عشرة أبحاث قدمت خلال المؤتمر.

٢- دعم وتقوية دور المؤسسة فى العالم العربى وذلك من خلال إبرام إتفاقيات تعاون مع بعض الجهات والدول العربية مثل مصر والأردن وغيرها من الدول .

٣- العمل على تطوير موسوعة اللغة الرقمية العالمية UNL Encyclopedia وذلك من أجل بناء المعرفة ونشرها من خلال شبكة المعلومات الدولية (الإنترنت).

إشترك فى تنظيم هذا المؤتمر مكتبة الإسكندرية والمؤسسة العالمية للغة الرقمية ومركز الجمعية العلمية الملكية للغة العربية بالمملكة الأردنية ، وقد تركزت جلسات المؤتمر على ضرورة تقوية الحوار بين الحضارات والثقافات المختلفة من خلال إيجاد لغة رقمية عالمية موحدة من شأنها أن تسهم فى تعزيز مفاهيم السلام والتنمية والرخاء لدول العالم أجمع .

تكنولوجيا المعلومات فى خدمة التعليم والحوار بين الثقافات

نظمت مكتبة الإسكندرية والمجلس الأوروبى بالتعاون مع المنظمة العربية للتربية والثقافة والعلوم مؤتمراً تحت عنوان " تكنولوجيا المعلومات والإتصالات فى خدمة التعليم والحوار بين الثقافات " بالمكتبة يهدف المؤتمر إلى تحقيق التوافق بين الطفرة المعلوماتية وتطبيقاتها فى مجالات التعليم ودعم الحوار بين الحضارات.

ومن الأهداف الرئيسية للمؤتمر أيضاً الإستفادة من خبرات وتجارب الدول الأوروبية فى إستخدام التكنولوجيا الحديثة فى مجال التعليم وخاصة فى تدريس التاريخ واللغات وإمكانية تعميم هذه التجارب فى الدول العربية بهدف تطوير المناهج الدراسية وأساليب التدريس.

القمة العالمية لعمالة الشباب

غادر الإسكندرية إلى نيودلهى مدير مكتبة الإسكندرية ، حيث شارك الدكتور إسماعيل سراج الدين فى القمة الثانية لعمالة الشباب المنعقدة خلال الفترة من ١٤- ١٨ ديسمبر والتى إستضافتها هذا العام الهند بمشاركة وزراء الشباب والعمل والمئات من الشباب وممثلى الحكومات والهيئات والمؤسسات على مستوى العالم .

كانت مكتبة الإسكندرية قد إستضافت القمة الأولى لعمالة الشباب فى شهر سبتمبر ٢٠٠٢ بمشاركة ٢٠٠٠ من الشباب و ٤٥ وزيراً للشباب والعمل يمثلون ١٤٠ دولة.وكان إعلان الإسكندرية الذى صدر عن القمة الأولى قد أكد على إلتزام المشاركين بالحملة العالمية التى ستمتد حتى عام ٢٠١٢ والتى تهدف إلى إيجاد ٥٠٠ مليون فرصة عمل للشباب من أجل توفير مصادر رزق مستديمة بالإضافة إلى تسهيل حصول الشباب على التعليم الملائم والتكافؤ فى توفير فرص العمل .وسيتم عقد القمة الثالثة لعمالة الشباب بالمكسيك فى ٢٠٠٤ .

الإسكندرية نظرات على المدينة وتراثها بمكتبة الإسكندرية

إفتتح الدكتور/ محمد عوض مدير مركز دراسات الإسكندرية والبحر المتوسط بمكتبة الإسكندرية ، والسيد/ لويس بلين قنصل فرنسا العام بالإسكندرية مؤتمر "الإسكندرية: نظرات على المدينة تراث ومدنيات" بحضور عدد من الشخصيات البارزة من المصريين والفرنسيين وتناقش خلاله مجموعة من القضايا والمحاور تتلخص فيما يلى:

١- الإسكندرية القديمة. ٢- الإسكندرية العثمانية. ٣- الإسكندرية الحديثة.
٤- الإسكندرية المعاصرة . ٥- مسألة التخطيط العمرانى .

آخر أخبار هيئة قناة السويس

إهداء وسام الشرف الرفيع الفرنسى للفريق بحرى /أحمد على فاضل

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

ORDRE NATIONAL DE LA LÉGION D'HONNEUR

HONNEUR PATRIE

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

OFFICIER DE LA LÉGION D'HONNEUR

أهدى الرئيس الفرنسى / جاك شيراك رئيس جمهورية فرنسا وسام الشرف الرفيع "لجيون دونور" للفريق / احمد على فاضل رئيس هيئة قناة السويس تقديرا لدوره فى تطوير قناة السويس ودعم العلاقات التاريخية بين مصر وفرنسا



وإستمرار التواصل بين الهيئة وجمعية أصدقاء دى ليسبس وقناة السويس . اقام السيد سفير فرنسا بالقاهرة حفلا بالسفارة . وسلم فيه الوسام للسيد الفريق بحرى رئيس الهيئة. حضر الحفل اعضاء مجلس إدارة الهيئة . وقناصل فرنسا بمصر وعدد كبير من المهتمين بالعلاقات المصرية الفرنسية.

الملاحة فى قناة السويس :

أصدر قسم الإحصاء - إحصائية الملاحة عن الفترة من شهر يناير وحتى أغسطس ٢٠٠٣ جاء فيها

* إجمالى عدد السفن العابرة ١٠٣٨٩ سفينة حمولاتها ٣٦٠,٤١١ مليون طن.

<u>من بين السفن العابرة :</u>

* ١٨٤٠ ناقلة بترول حمولاتها الصافية ٧٨,٩٣٨ مليون.
* ٢٠٥٦ ناقلة بضائع صب حمولاتها الصافية ٥٩,٦٥٨ مليون طن.
* ٥١ ناقلة مشتركة حمولاتها الصافية ٢,٣٠٣ مليون طن.
* ١١٧١ سفينة بضائع عامة حمولاتها الصافية ١١,١٥٨ مليون طن.
* ٣٣٧٠ سفينة حاويات حمولاتها الصافية ١٥٧,٣٧٠ مليون طن.
* ١١٠٦ حاملة (صنادل - جرارات متحركة- سيارات) حمولاتها الصافية ٤١,٦٣٠ مليون طن .
* ٣٧ سفينة ركاب حمولاتها الصافية ٥٧٠ ألف طن.
* ٧٥٨ سفينة أنواع أخرى حمولاتها الصافية ٨,٧٨٤ مليون طن .

- بمقارنة إحصائية الملاحة عن الفترة من يناير حتى أغسطس من العام الحالى ٢٠٠٣ بمثيلتها من العام الماضى ٢٠٠٢ .. نجد أن القناة قد حققت زيادة فى الحمولات الآتية :

- ناقلات البترول بمقدار ٢٧,١٣٩ مليون طن .
- حاملات السيارات ٧,٤٠٢ مليون طن.
- سفن الركاب ٣٢ ألف طن .
- سفن بضائع عامة ١,٦٩٤ مليون طن.
- ناقلات مشتركة ٤٠٦ ألف طن .
- سفن الحاويات بمقدار ٣٩,٤٢٠ مليون طن.
- حاملات الصنادل ٨١ ألف طن.
- سفن الصب ١٧,٩٠٦ مليون طن.
- حاملات الجرارات ٩,٥٢٠ مليون طن .
- سفن أخرى ٦,١٨١ مليون طن.

الفريق أحمد فاضل يلتقى بمجلس إدارة المركز القومى للبحوث

إلتقى الفريق أحمد على فاضل رئيس هيئة قناة السويس بمجموعة عمل من المركز القومى للبحوث برئاسة السيد الأستاذ الدكتور هانى عز الدين الناظر رئيس مجلس إدارة مركز البحوث، والسيد د. مهندس/ إسماعيل عثمان عضو المجلس، ومجموعة عمل مختلفة من أعضاء هيئة البحوث المتخصصين فى ميادين العلم المختلفة - تغطى مجالات :(الصناعة - الصحة - البيئة - الزراعة - العلوم الأساسية - الوراثة البشرية - الهندسة- الطاقة- والمواد الجديدة) - حيث تساهم مشروعات البحوث والتطوير بالمركز القومى للبحوث فى الخطة الشاملة للتنمية الإقتصادية والإجتماعية للدولة عن طريق ربط الأبحاث العلمية بالمركز بمشكلات رجال الصناعة والمستثمرين وجهات الإنتاج المختلفة..

وفى اللقاء تحدث السيد الفريق رئيس الهيئة عن التخطيط السليم الذى يتبعه داخل إدارة هيئة قناة السويس مما أدى إلى زيادة موارد القناة وأثمر عن زيادة دخل قناة السويس من العملات الصعبة منذ إنشائها عام ١٨٦٩، وأن الهيئة تبنى مدخلاً للتخطيط والإدارة الإستراتيجية ، وتركز إهتماماتها على التوجيهات والخطط المستقبلية فى تطوير القناة والأنشطة التى تهدف إلى إبتكار التكنولوجيا اللازمة لمشروعات الإقتصاد القومى وتدريب الكوادر العلمية فى المجالات المتخصصة التى تحتاجها الهيئة للإرتقاء التكنولوجى للبلاد فى مواجهة ظروف بيئية متغيرة فى عالم اليوم..

** ثم أجاب سيادته عن الأسئلة التى قام أعضاء المجلس بطرحها على سيادته..

وقد أشاد الدكتور هانى الناظر ووكيل المركز القومى للبحوث بخطة هيئة قناة السويس فى الإدارة وهى مثالية ، وتمنى أن يكون فى مصر رجال أوفياء مخلصين ليديروا هذه الهيئات وتطويرها كالمتبع بالإدارة فى قناة السويس - فهى مثال يحتذى به فى مصر بل فى العالم كله ..

وعقب اللقاء قام الوفد بجولة بحرية فى بحيرة التمساح، ومشاهدة قافلة الشمال الثانية أثناء عبورها.. كما شاهدوا نقاء مياه بحيرة التمساح بعد تطهيرها وعودة المياه الزرقاء إليها..

قال تعالى :"واعدوا لهم ما استطعتم من قوة و من رباط الخيل ترهبون به عدو الله وعدوكم وآخرين من دونهم لا تعلمونهم الله يعلمهم"

صدق الله العظيم



المنظمة البحرية الدولية (١٧)

INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION

ماذا تفعل وكيف تعمل ...؟ WHAT IT DOES AND HOW IT WORKS...?

د. مصطفى عبد العزيز رئيس قسم دعم المعاهد البحرية - المنظمة البحرية الدولية (سابقا)

عزيزى القارئ ، للمرة الثانية سنتوقف هذا الشهر عن متابعة إستعراض الإتفاقيات الدولية التى صدرت عن المنظمة البحرية الدولية. فمع بداية العام الجديد- أعاده الله عليكم بكل خير وسعادة- كان هناك حدثان لا يمكن غض النظر عنهما الا وهما إنتخابات مجلس إدارة المنظمة التى جرت يوم الخميس ٢٧ نوفمبر ٢٠٠٣ خلال الدورة العادية الثالثة والعشرين للجمعية العمومية وإستلام السكرتير العام الجديد لمهام منصبه إعتباراً من أول يناير ٢٠٠٤ .

إنتخابات مجلس إدارة المنظمة (نوفمبر ٢٠٠٣)

تعرضنا للقواعد التى تحكم إنتخابات مجلس إدارة المنظمة فى المقال الأول الذى نشر فى مارس ٢٠٠٢ ، يتم إنتخاب مجلس إدارة المنظمة مرة كل عامين خلال إجتماعات الجمعية العمومية فى دورتها العادية ، ويتكون مجلس إدارة المنظمة من أربعين من الدول الأعضاء بالمنظمة موزعة على ثلاث مجموعات وفقاً لما يلى:

المجموعة الأولى :

وتشمل الدول الأكثر إهتماماً بتقديم خدمات النقل البحرى الدولى، ويضم مجلس إدارة المنظمة عشرة أعضاء من بين هذه الدول (كانت ثمانية أعضاء فقط حتى السابع من نوفمبر ٢٠٠٢)

المجموعة الثانية:

وتشمل الدول الأكثر إهتماماً بالتجارة الدولية المحمولة بحراً ، ويضم مجلس إدارة المنظمة عشرة أعضاء من بين هذه الدول (كانت ثمانية أعضاء فقط حتى السابع من نوفمبر ٢٠٠٢)

المجموعة الثالثة:

وتشمل جميع الدول التى لم يتم إنتخابها فى أى من المجموعتين السابقتين ، ويضم مجلس إدارة المنظمة عشرين عضواً من بين هذه الدول (كانت ستة عشرة عضواً فقط حتى السابع من نوفمبر ٢٠٠٢)

لم يتقدم للترشيح لعضوية مجلس الإدارة فى المجموعة الأولى هذا العام سوى عشرة دول ، وهى نفس الدول الأعضاء بالمجلس قبل إجراء الإنتخابات ، ومن ثم فقد تم إنتخاب هذه الدول العشر بالتزكية ، والدول المنتخبة هى الصين ، اليونان ، إيطاليا ، اليابان ، النرويج ، باناما ، كوريا الجنوبية، المملكة المتحدة، والولايات المتحدة الأمريكية . ومن الجدير بالذكر أن كل من باناما وكوريا الجنوبية قد إنضمتا لعضوية المجلس السابق فى السابع من نوفمبر ٢٠٠٢ كنتيجة لزيادة عدد أعضاء المجلس فى هذا التاريخ.

وحدث نفس الشئ بالنسبة للمجموعة الثانية فلم يتقدم للترشيح لعضوية مجلس الإدارة فى هذه المجموعة سوى عشرة دول، وهى نفس الدول الأعضاء بالمجلس قبل إجراء الإنتخابات، ومن ثم فقد تم إنتخاب هذه الدول العشر بالتزكية، والدول المنتخبة هى الأرجنتين، بنجلاديش، البرازيل، كندا، فرنسا، ألمانيا، الهند، هولندا، أسبانيا، والسويد. إنضمت كل من بنجلاديش وأسبانيا لعضوية المجلس السابق فى السابع من نوفمبر ٢٠٠٢ كنتيجة لزيادة عدد أعضاء المجلس فى هذا التاريخ.

أما بالنسبة للمجموعة الثالثة فقد تقدم للترشيح ثلاثين دولة لإختيار عشرين دولة من بينها لعضوية مجلس الإدارة فى هذه المجموعة. وتوضح الفقرة التالية هذه الدول وعدد الأصوات التى حصلت عليها كل منها.

الدول التى تم إنتخابها

الفلبين - ١٢٢، سنغافورة - ١٢١، قبرص - ١٢٠، مالطا - ١٢٠، مصر - ١١٣، الباهاما - ١٠٥، جنوب إفريقيا - ١٠٥، أندونيسيا - ١٠٤، إستراليا - ٩٩، تركيا - ٩٨، المكسيك - ٩٥، البرتغال - ٩٥، فنزويلا - ٨٩، شيلى - ٨٨، نيجيريا - ٨٤، غانا - ٨٣، الجزائر -٨١، السعودية - ٨١، الدانمرك - ٨٠، بولندا - ٧٩ .

الدول التى لم يتم إنتخابها

لبنان - ٧٨، تايلاند - ٧٦، ساحل العاج - ٧٢، إيران - ٧٢، بيرو - ٦٢، كولومبيا - ٥٦، نيوزيلاند- ٥٦ ، كينيا - ٤٦، هندوراس - ٣٤، جورجيا - ١٩

ويلاحظ أن جميع الدول الأعضاء بالمجلس السابق قد تم إعادة إنتخابها عدا ثلاثة دول كانت قد إنضمت لمجلس الإدارة السابق فى السابع من نوفمبر ٢٠٠٢ وهى هندوراس وكينيا ولبنان، وقد فقدت لبنان عضويتها بفارق صوت واحد عن بولندا آخر الدول المنضمة لعضوية المجلس، ومن هنا وجب أن ننوه على أهمية حضور جميع الدول العربية لمثل هذه الإنتخابات والحرص على الإدلاء بأصواتها فيها.

أما الدول الجديدة التى إنضمت لمجلس إدارة المنظمة فى هذه الدورة فهى ثلاث دول منها دولتان عربيتان هما الجزائر والمملكة العربية السعودية وقد حصلت كل منهما على ٨١ صوتاً، ويضاف إليهما فنزويلا التى حصلت على ٨٩ صوتا.

شارك فى الإنتخابات عدد ١٤٢ من الدول الأعضاء بالمنظمة، وعدد الأصوات الصحيحة ١٤١صوتا.

إجتمع مجلس الإدارة المنتخب فى الدورة العادية رقم ٩١ يوم الجمعة الخامس من ديسمبر ٢٠٠٣ لإنتخاب رئيس لمجلس الإدارة ونائباً للرئيس. ولقد تم إنتخاب الربان/ لويس دياز مونكلوس .Capt Luis Diaz - Monclus من فنزويلا، وأعيد إنتخاب السيد/ جوهان فرانسون Johan Franson من السويد نائبا لرئيس مجلس الإدارة.

سكرتير عام جديد للمنظمة البحرية الدولية.

نتناول فى القسم الثانى من هذا المقال الإشارة لتولى السكرتير العام السابع للمنظمة البحرية الدولية لمهام منصبه إعتباراً من يناير ٢٠٠٤ . وسنبدأ هذا القسم بإستعراض ملخصاً عن أشخاص السكرتيرين العامين الستة السابقين ثم نتناول بشئ من التفصيل المعلومات المتاحة عن السكرتير العام السابع للمنظمة اليونانى الجنسية أدميرال إفثيميوس متروبولوس Admiral Efthimios Mitropoulos

تم التصديق على إتفاقية إنشاء المنظمة البحرية الإستشارية للحكومات فى مارس عام ١٩٤٨ Inter - Governmental Maritime Consultative Organization (IMCO) والمعروفة حاليا بإسم المنظمة البحرية الدولية،وفى السابع من مارس ١٩٥٨ دخلت هذه الإتفاقية حيز التنفيذ، وتم عقد أول إجتماع للجمعية العمومية للمنظمة خلال الفترة من ٩ إلى ١٦ يناير عام ١٩٥٩، وفى هذا الإجتماع تم إنتخاب أول سكرتير عام للمنظمة.

يتم إنتخاب سكرتير عام المنظمة من خلال مجلس إدارة المنظمة ولفترة أربعة سنوات، وتعرض نتائج إنتخاب السكرتير العام على الجمعية العمومية للمنظمة للموافقة عليها، وهو شرط وجوبى لتولى هذا المنصب.

١- أوف نيلسن Ove Nilsen - الدانمارك

يناير ١٩٥٩ - نوفمبر ١٩٦١

أنتخب السيد/ أوف نيلسن كأول سكرتير عام خلال الدورة الأولى للجمعية العمومية للمنظمة البحرية الدولية فى يناير ١٩٥٩ . ولد أوف نيلسن فى عام ١٨٩٣، عينته الحكومة الدانمركية كمفتش للسفن فى عام ١٩٢١ ثم عين كرئيس للإدارة البحرية الدانمركية عام ١٩٤٥ ، قام بتمثيل بلاده فى العديد من المؤتمرات وشغل فى معظم حياته المهنية وظائف وأعمال تتعلق بالنقل البحرى، توفى أوف نيلسن فجأة فى نوفمبر عام ١٩٦١ .

٢- وليام جراهام William Graham - المملكة المتحدة

نوفمبر ١٩٦١ - ديسمبر ١٩٦٢

كان السيد/ وليام جراهام يشغل منصب نائب سكرتير عام المنظمة خلال فترة تولى أوف نيلسن منصب السكرتير العام، وبعد الوفاة المفاجئة للأخير، شغل وليام جراهام منصب القائم بأعمال السكرتير العام حتى نهاية مدة السكرتير العام السابق فى نهاية عام ١٩٦٢

٣- جين روليه Jean Roullier - فرنسا

يناير ١٩٦٣ - ديسمبر ١٩٦٧

عمل السيد/ جين روليه كرئيس لأول مجلس إدارة للمنظمة فى يناير ١٩٥٩، وكان قد حضر مؤتمر جنيف عام ١٩٤٨ والذى أدى فى نهايته لإتفاقية إنشاء المنظمة البحرية الدولية . ولد جين روليه فى باريس عام ١٨٩٨ وعمل فى وزارة البحرية التجارية الفرنسية، فضل التقاعد فى نهاية الفترة الأولى لتوليه منصب السكرتير العام.

٤- كولين جود Colin Goad - المملكة المتحدة

يناير ١٩٦٨ - ديسمبر ١٩٧٣

عمل السيد / كولين جود فى إدارة النقل Department Of Transport بالمملكة المتحدة وعمل فى أقسامها المختلفة التى تتعامل مع النقل الجوى والنقل بالسكك الحديدية وكذا النقل البحرى . إلتحق كولين جود بالعمل بالمنظمة فى عام ١٩٦٣ وعمل كنائب

لسكرتير عام المنظمة وسكرتير للجنة السلامة البحرية بها. إنتخب ليشغل منصب السكرتير العام للمنظمة إعتباراً من أول يناير ١٩٦٨ وأعيد إنتخابه لمدة عامين فقط تبدأ فى أول يناير ١٩٧٢ وتنتهى فى آخر ديسمبر ١٩٧٣ .

٥- شاندريكا سريفاستافا
Chandrika Srivastava الهند
يناير ١٩٧٤ - ديسمبر ١٩٨٩

عمل السيد/ سريفاستافا فى الحكومة الهندية فى مجالات الخدمة العامة وصناعة النقل البحرى يعتبر السيد/ سريفاستافا السكرتير العام الوحيد الذى تم إنتخابه من الدول النامية ، ولقد أعيد إنتخابه كسكرتير عام لثلاث دورات متتالية إنتهت فى ٣١ ديسمبر عام ١٩٨٩ ، وبذا يعتبر سريفاستافا أطول من بقى فى هذا المنصب (ستة عشر عاماً). ولقد خطت المنظمة البحرية الدولية خطوات واسعة خلال فترة توليه لهذا المنصب.

٦- وليام اونيل
William A. O'Neil - كندا
يناير ١٩٩٠ - ديسمبر ٢٠٠٣

تخرج السيد / وليام أونيل من جامعة تورنتو، وإلتحق بعد تخرجه بإدارة النقل الكندية، ثم إلتحق بعد ذلك بسلطة نهر السانت لورانس St Lawrence Seaway Authority ، وأصبح رئيساً لهذه السلطة فى عام ١٩٨٠ ، وشغل هذا المنصب لحين إلتحاقه بالمنظمة البحرية الدولية عام ١٩٩٠ ، شغل وليام أونيل منصب رئيس مجلس إدارة المنظمة لمدة عشر سنوات، وهى السنوات العشرة الأخيرة التى قضاها كرئيس لسلطة نهر السانت لورانس الكندية، أعيد إنتخابه كسكرتير عام للمنظمة لثلاث دورات متتالية كانت آخرها لمدة عامين فقط تنتهى فى ٣١ ديسمبر ٢٠٠٣ .

٧- إفثيميوس متروبولس
Efthimios Mit-ropoulos
اليونان
إعتباراً من أول يناير ٢٠٠٤

تم إنتخاب أدميرال إفثيميوس متروبولس كسكرتير عام للمنظمة البحرية الدولية خلفاً لوليام أونيل السكرتير العام الحالى وذلك خلال الدورة ٩٠ العادية لمجلس إدارة المنظمة والتى عقدت بمقر المنظمة فى الفترة من ١٦ إلى ٢٠ يونيو ٢٠٠٣ على أن يتولى مهام منصبه الجديد إعتباراً من أول يناير ٢٠٠٤ ، كان قد تقدم للترشيح لهذا المنصب علاوة على أدميرال متروبولوس كل من ماجنوس جاهانسون من أيسلاند والسيدة مونيكا مبانفو من نيجيريا ، والتى تشغل منصب مدير إدارة المؤتمرات فى المنظمة، ولقد حصل أدميرال متروبولوس على أغلبية أصوات أعضاء مجلس إدارة المنظمة الأربعين .

إفثيميوس متروبولوس
سكرتير عام المنظمة الجديد

يبلغ أدميرال متروبولوس الرابعة والستين من العمر وقد إهتم وعمل منذ عام ١٩٥٧ فى صناعة النقل البحرى ، بعد عمله فى البحرية التجارية اليونانية ، إكتسب خبراته كإقتصادى بحرى وكمحاضر وكمؤلف وكربان موانى وفنى بحرى وخلال الفترة من عام ١٩٦٥ إلى عام ١٩٧٩ كان عضواً فى وفد اليونان إلى المنظمة البحرية الدولية ورأس هذا الوفد فى السنوات الأخيرة من هذه الفترة.

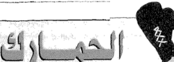
إلتحق متروبولوس بالمنظمة عام ١٩٧٩ وفى عام ١٩٨٥ رأس قسم الملاحة فى إدارة السلامة البحرية وفى عام ١٩٨٩ أصبح نائباً لمدير إدارة السلامة البحرية لشئون الملاحة ، ثم عين مديراً لإدارة السلامة البحرية فى عام ١٩٩٢، فى عام ٢٠٠٠ عين كمساعد لسكرتير عام المنظمة مع إحتفاظه بمنصبه كمدير لإدارة السلامة البحرية ، ويتضح مما سبق أن أدميرال متروبولوس قد إنفرد بين السكرتيرين العامين السابقين بعمله لفترة طويلة تصل لحوالى ربع قرن بين جدران المنظمة تدرج خلالها فى مختلف المستويات الوظيفية مما يعطيه ميزة أساسية على أقرانه الذين تولوا هذا المنصب قبله تتمثل فى الخبرات التى حصل عليها فى هذا المجال ، ومما يبشر بتوقع تطوراً إيجابياً فى المجالات الفنية لعمل المنظمة ، وفى المجالات الإدارية داخل المنظمة.

وإلى اللقاء فى المقال القادم .

e-mail:METconltd@aol.com

معارك





* **(المنتدى الإقتصادى)** برنامج تلفزيونى شيق يعده ويقدمه الكاتب الإقتصادى اللامع عصام رفعت رئيس تحرير الأهرام الإقتصادى أوسع المجلات الإقتصادية إنتشاراً وموضوعية فى مصر. فى إحدى الحلقات التى إستضاف فيها نخبة من نجوم رجال الأعمال فى مصر أحمد عرفة ، محمد المنوفى، هشام الناظر.

د/ مدحت حسنين

وكان الموضوع الإستثمار فى مصر ومعوقاته وطرق العلاج المقترحة وتبارى الجميع فى كيل الإتهامات تجاه جميع الأطراف من ضرائب وجمارك وهيئات إستثمارية وبنوك وقوانين وخلافه وكأن مصر لم تأخذ خطوة فى سبيل الإصلاح .

كل ما لفت إنتباهى وإستغرابى هو الحديث عن سوء الإدارة الجمركية وبأن الجمارك تستغرق أكثر من ١٤ يوم فى الإجراءات الجمركية للإفراج عن البضاعة والحقيقة أن مصلحة الجمارك إتخذت سلسلة من الإصلاحات على جميع المستويات القانونية والإجرائية والتعريفية بل أن وزارة المالية شكلت لجنة تطوير للجمارك برئاسة السيد وزير المالية ذاته ومديرها الجمركى الرائع عادل رضوان ويعاونه نخبه ممتازة من رجالات الجمارك الفنيين والقانونيين على حد سواء .

محفوظ العرجاوى

كيف يقوم خيرة رجال الأعمال فى حيزة البرامج الإقتصادية بتشويه صورة الجمارك المصرية ونشر التراب على كم الإنجازات المهول ، إننى أتعجب من عدم ذكر سيرة ميناء السخنة فى جملة مفيدة فى البرنامج رغم أن السخنة قامت بسلسلة من الإنجازات المهولة التى إختصرت المسافات والأوقات حتى صار التخليص الجمركى يستغرق يومان ليس أكثر من ذلك .

عادل رضوان

إن أ/ عصام رفعت كان يجب أن يلفت أنظار هؤلاء إلى أن هناك إنجازات وهناك محاولات وهناك أناس مخلصون يستحقون الإشادة حتى يصنعوا المزيد والمزيد إن كلمات الأشادة ترفع الروح المعنوية أما ضياع الحقائق سيؤدى إلى مزيد من الإحباط .


عصام رفعت

* جمارك بورسعيد للمرة الألف تعتبر جمارك منعزلة عن عموم جمارك مصر، فالإجراءات الجمركية والقواعد المنظمة للعمليات الجمركية وإجراءات الكشف والمعاينة والتعامل مع الترانزيت تختلف إختلافاً جذرياً عما يدور فى بقية الموانئ، وعندما تقف لمناقشة أحد السادة المسئولين سينتفض من مقعده الوثير ليعلن أن مدرسة جمارك بورسعيد متفردة فى كل شئ وهى الرائدة والسباقة وما يحدث من تعقيد فى الإجراءات ما هو إلا حق الدولة فى مراجعة المستثمرين الضالين والمضللين ياسادة العالم يتقدم وينطلق إلى الأمام ، ونحن وللأسف نتقدم ولكن إلى الخلف ليس لنا مشاكل سوى عقول البشر المتحجرة والتى تعشق الروتين والتعقيد يا سادة مصر تحتاج منا الكثير والكثير حتى تنهض من رقدتها وتتحول إلى نمر إقتصادى على النيل .

* جمارك السخنة للمرة الألف تصنع المعجزات فى عصر إنتهى فيه المعجزات إنهم يحاربون الفساد بمحاربة الروتين كيف يحدث ذلك ؟ إذهبوا وشاهدوا على أرض الواقع مدير يعرف كيف يتخذ القرار وفنيون بارعون فى التعريفة والإجراءات وذو خبرات واسعة يسخرونها لخدمة إقتصاد مصر ، بعيداً عن الشعارات والكلمات البراقة والرنانة، انظروا إلى هذا الميناء وهذه الإدارة إنها نموذج قابل للتطبيق فى بقية الموانئ بشرط الإخلاص فى العمل.

ارفعو أيديكم أيها الأعداء .. أعداء النجاح .. أى نجاح وكل نجاح، إن ميناء السخنة وجمارك السخنة صورة مضيئة فى سماء الإقتصاد المصرى ورسالة مصرية إلى العالم أجمع ، لقد شهدت جميع المؤسسات والهيئات الدولية لميناء السخنة بأنه أعظم مشروع إقتصادى مصرى خلال السنوات الأخيرة ، هذه الشهادات لم تأتى من فراغ وإنما نتاج عمل وإخلاص ورجال يعشقون النجاح فكان النجاح حليفهم .

فؤاد بشير

ترحيب واسع بالتنظيمات الجديدة لغرف الملاحة الأربعة

و

التشكيل النهائى لمجالس إدارات غرف الملاحة بجمهورية مصر العربية

السيد المهندس / حمدى الشايب
وزير النقل

متابعة : عبد الرحيم مصطفى

★ عناصر شبابية واعدة وخبراء متخصصون فى النقل البحرى يرسمون خريطة البناء الجديدة للمرحلة القادمة...
★ ورش عمل لبحث المشكلات والتحديات ودراسة القوانين والقرارات التى تعترض سير العمل الملاحى .. من أهم أهداف المرحلة القادمة ...
★ العمل بروح الفريق الواحد من أجل تحقيق الهدف .. والحفاظ على سمعة موانينا وتفعيلها ووضعها فى مكانها المشرف على الخريطة العالمية.
★ مساندة ودعم مستمر من رؤساء هيئات الموانئ لدعم مسيرة الإنجاز والتحدى داخل غرف الملاحة لتحقيق الهدف الأمثل ..
تقديم الشكر والعرفان للسيد المهندس/ وزير النقل لحرصه على تطوير صورة وفعالية الاقتصاد البحرى المصرى ..

- يبدو أن عام ٢٠٠٤ يحمل فى طياته العديد من الأنباء السارة التى تمحو وتحد من الآثار السلبية التى حدثت فى العام الماضى فى مجال النشاط الملاحى ذلك العصب الحيوى الذى لا يقل أهمية ، ويمثل الذراع الفاعل والدعامة الأساسية لقطاع النقل.



اللواء / عصام بدوى

- وها هى بشائر الأمل تلوح فى الأفق مع بداية هذا العام بتشكيل وإنتخاب أعضاء غرف الملاحة الأربعة (الإسكندرية - بورسعيد - دمياط- البحر الأحمر)حيث تمت عمليات الإنتخاب فى جو هادئ ، وبإرادة حرة دون تدخل من أية جهة، وقد أشرفت هيئات الموانئ على سير العمليات من الألف إلى الياء .

- والجدير بالذكر أنه لأول مرة تتم هذه الإنتخابات بنزاهة تامة وبدون سلبيات وأشاد جميع الأعضاء الحاضرين بالتنظيم الجيد، وتوافر المناخ المناسب لتتم هذه العمليات بسهولة ويسر .. ولعل أهم دليل على نجاح هذه العمليات هو إنكسار عدد كبير من الأعضاء القدامى فى الدورة السابقة حيث كان الشك والريبة تحيط بهم من جهة وكانت المفاجأة إنكسار هؤلاء الذين تصوروا أنهم عمالقة وتخيلوا وجودهم الدائم داخل هذه الغرف بصفة مستمرة .. فكان الإختيار حراً وبإرادة الناخبين .. وإعطاء أصواتهم لمن يستحق .. فظهرت المفاجأة ولأول مرة يخوض الشباب الصاعد والواعد هذه الدورة .. فكانت النتيجة على عكس ما توقع المراقبين .. فكان الحظ حليفهم لدخول الحلبة والوقوف على خشبة المنافسة مع العمالقة .. لتستمر مسيرة العطاء وتحقيق الهدف الذى من أجله أسست وأنشئت هذه المنظمات لتكون مرآة ووسيط شرعى بين العاملين فى مجال النشاط الملاحى وبين الجهات الحكومية المنفذة لتلك القرارات ..

وبعيداً عن ما حدث فى الدورة السابقة والتى تعتبر الأولى من تأسيس غرف الملاحة التى صدر القرار الوزارى بتشكيلها فى عام ١٩٩٩ ، وما حدث من تخبط وصراعات ، وحل لبعض الغرف وتجميدها..

فنحن على أعتاب مرحلة جديدة يخوضها شباب واعد يحرص على المصلحة العامة ويدعمهم خبراء متخصصون لإستمرار المسيرة فى تحقيق الهدف الأكمل الذى من أجله أسست هذه الغرف ليعكفون على دراسة مشروعات القوانين التى تؤثر فى أنشطة النقل البحرى، وإبداء الرأى فيما يتعلق بالموانى والعرف الملاحى ، والإتفاقيات البحرية الدولية ..

كما يساهمون فى تطوير العلاقات الدولية مع تأكيد تمثيلهم فى المؤتمرات والجمعيات البحرية الدولية.

كما أن دراسة النوالين وإتجاهات الأسواق ، وتفسير العرف الملاحى، وفض المنازعات التى تنشأ بين الشركات ومستخدمى الموانى من أهم الأهداف التى تضعها خطة هذه الغرف من مرحلتها المقبلة .

- هذا إضافة إلى توطيد العلاقات الطيبة مع بعض أجهزة الإعلام الدولية فى مجال صناعة النقل البحرى بهدف تصحيح بعض المعلومات والأنباء التى تنشر وتسئ إلى سمعة موانينا .. والحرص الدائم على وضع الموانئ المصرية فى مكانها المميز من خلال التسويق الجيد .

كما أشار بعض الأعضاء الجدد إلى فتح باب العضوية بإستمرار أمام جميع العاملين فى أنشطة النقل البحرى مع متابعة مستمرة لجميع الشكاوى والملاحظات التى ترد من جميع العاملين فى هذا النشاط والعمل على حلها ..

بالتأكيد مرحلة جديدة مليئة بالحماس والنشاط وحب التعاون والعمل بروح الفريق الواحد وخاصة ونحن إزاء مرحلة جديدة مليئة بالتغيرات والمنافسات الحادة خاصة من موانى المنطقة المحيطة بنا ، حيث دخلت القوى الملاحية العالمية فى كيانات وتكتلات تجعلنا أمام تحدى صعب وكبير إذا لم نغير من أسلوبنا وخططنا فى مواجهة هذه الظروف والتحديات حتى تستطيع أن تقف أمام هذا التحدى ..!

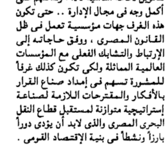
نشرنا فى العدد الماضى نتيجة إنتخابات أعضاء مجالس إدارات غرف الملاحة وعددهم سبعة فى كل ميناء وقد صدر قرار معالى المهندس حمدى الشايب وزير النقل بتعيين الأعضاء الستة فى كل ميناء المتممين لنصاب مجالس إدارات الغرف طبقاً للقرار الوزارى رقم ٣٠ لسنة ١٩٩٩ ، ٥٣٧ لسنة ٢٠٠٣ .
وفيما يلى التشكيل النهائى لمجالس إدارات غرف الملاحة بجمهورية مصر العربية.

١- هيئة المكتب	أولا :غرفة ملاحة الإسكندرية
الرئيس	السيد/ حسام وائل لهيطة (شركة إيچيترانس)
نائب الرئيس	السيد/ محمد أحمد مصيلحى (شركة فينمار للملاحة)
السكرتير العام	السيد/ محمد عبد القادر العقاد (شركة ماهونى للملاحة)
أمين الصندوق	السيد/ جلال طارق فهمى (شركة إم إس سى مصر)
٢- أعضاء منتخبون	
عضو منتخب	السيد/ مروان محمود السماك (شركة مانكرو)
عضو منتخب	السيد/ عبد العزيز محمد أحمد (شركة أفريقيا للصوامع والتخزين)
عضو منتخب	السيد/ محمد حسن صدقى (شركة مارينا للتوكيلا ت البحرية)
عضو منتخب	
٣أ- أعضاء معينون :	
من إتحاد العام للغرف التجارية الصناعية	السيد / خالد خيرى
عن شعبة النقل البحرى	السيد / ميلاد أبو سيف
٣ب - من ذوى الخبرة :	السيد / أحمد سعد رجب شركة وورمز لخدمة البضائع السيد / عفت السادات سادات جروب
٣ج - عضو من هيئة الميناء :	السيد / محسن محمد على نائب رئيس مجلس إدارة الهيئة العامة لميناء الإسكندرية
٣د - عضو من قطاع النقل البحرى:	السيد / حازم عبد الحليم رئيس الإدارة المركزية للنقل البحرى

على الجانب الآخر .. أشاد جميع رؤساء هيئات الموانى بأسلوب وإدارة العمليات الإنتخابية التى تمت على مستوى الموانى الأربعة وكان هناك تعاوناً وثيقاً بين أعضاء غرف الملاحة، وسلطات هيئات الموانى فكانت النتائج إيجابية على كافة المستويات.

– هذا وقد أبدى جميع رؤساء هيئات الموانى تعاونهم واستمرارهم فى دعم مجالس إدارات غرف الملاحة الجديدة، وتوفير كافة التسهيلات لأداء رسالتهم لتمثيلهم كقناة إتصال بين العاملين بالسوق الملاحى وبين وزارة النقل كجهة يتم الإتفاق داخلها على أى رسالة سيتم توجيهها ..!

– على الجانب الآخر هنا السيد المهندس / حمدى الشايب وزير النقل الأعضاء الجدد الذين تم إنتخابهم بإرادة حرة من أعضاء الجمعيات العمومية الذين يمثلون كافة الأنشطة الملاحية المختلفة بدورتهم الحالية .. وقد دعمهم سيادته بتعيين كوادر ومتخصصين فى النقل البحرى لتكوين دعامة أساسية لأداء رسالتهم على أكمل وجه فى مجال الإدارة .. حتى تكون هذه الغرف جهات مؤسسية تعمل فى ظل القانون المصرى ، ووفق حاجاته إلى الإرتباط والتشابك الفعلى مع المؤسسات العالمية المماثلة ولكى تكون كذلك غرفاً للمشورة تسهم فى إمداد صناع القرار بالأفكار والمقترحات اللازمة لصناعة إستراتيجية متوازنة لمستقبل قطاع النقل البحرى المصرى والذى لابد أن يؤدى دوراً بارزاً ونشطاً فى بنية الإقتصاد القومى .



الأستاذ/ محمد اللمعى



الأستاذ/ عادل الشرقاوى



الأستاذ/ محمد العقاد













الأستاذ/ عبد المجيد مطر — الأستاذ/ محمد مصيلحى — الأستاذ/ أحمد لعقاد — الأستاذ/ عبد العزيز محمد — الأستاذ/ مروان السماك

ثانياً: غرفة ملاحة السويس	ثالثاً: غرفة ملاحة بورسعيد	رابعاً: غرفة ملاحة دمياط
السيد/ محمد أحمد على (سعيد على) (شركة دومنيون) السيد/ أحمد مصطفى بدوى (الشركة المصرية الصينية) السيد/ السيد محمد الريدى (شركة يارا الريدى للخدمات البحرية) السيد/ على محمد الشريف (شركة القناة للتوكيلات الملاحية)	السيد/ محمد على فرج الصياد (شركة أطلس للخدمات البحرية) السيد/ محمد عبده صديق اللمعى (شركة ميتشل جونيور سن اندكو للملاحة) السيد/أحمد سعيد عبد الحليم شرف (مؤسسة شرف للتجارة والأعمال البحرية) السيد/ خالد عبد الملك إسماعيل (شركة فير ترانس للملاحة والتجارة)	السيد/ عبد العظيم السيد شعبان الريدى (الريدى وشركاه للتوكيلات الملاحية) السيد/ أحمد عبد القادر العقاد (شركة ماهونى للملاحة) السيد / أحمد إبراهيم السيد الطناحى (عن شعبة النقل البحرى) السيد / ماجد لويس توفيق (مينا تريد تموين سفن وأشغال بحرية)
السيد/ محمد ناجى فرج (شركة أطلانتك للملاحة) السيد/ عبد المجيد محمد مطر (شركة البحر الأحمر للملاحة) السيد/ محمد على رضوان (شركة الرضوان للملاحة)	السيد/ عمرو أحمد مصيلحى (شركة فينمار للملاحة) السيد/ سعد محمد أحمد مصلح (شركة هاردى شيب سبلايرز إيجيبت) السيد/ عادل محمد الشرقاوى (توكيلات الشرقاوى للملاحة والتجارة)	السيد/ ممدوح محسن إسماعيل (المكتب المصرى للإستشارات البحرية) السيد/ زيادة عبد المنعم زيادة (زيادة للخدمات البحرية) السيد/ مصطفى محمد خليل عبد النعيم (خط C.M.A الملاحى) السيد/ فكرى طه النمس (شركة إيجيترانس)
السيد / فاروق عبد الحميد عبد العزيز السيد / عمر رفيق عبد الناصر	السيد / محمد السيد سعدة السيد / عماد البواب	السيد / عبد المنعم قتيلو السيد / أحمد إبراهيم السيد الطناحى
السيد / عاصم السيد أحمد شركة رويال للخدمات البحرية السيد / محمود محمد فخرى إدارة الحركة – هيئة قناة السويس	السيد / جلال عبد اللطيف الديب إدارة الحركة – هيئة قناة السويس السيد / محمد باهر الحلوجى توكيل وورمز	السيد / هشام حلمى شركة ميرسك إيجيبت السيد / عمرو النجار شركة النجار
السيد / إبراهيم عبد السلام الحناوى رئيس الإدارة المركزية لميناء السويس والأدبية	السيد / مختار عمار نائب رئيس مجلس إدارة هيئة ميناء بورسعيد	السيد / إبراهيم شفيق رئيس الإدارة المركزية للشئون البحرية والفنية بهيئة ميناء دمياط
السيد / نور الدين إسماعيل نجم مستشار شئون النقل البحرى	السيد / كامل النحتة مستشار قطاع النقل البحرى	السيد / نبيل لطفى مستشار قطاع النقل البحرى



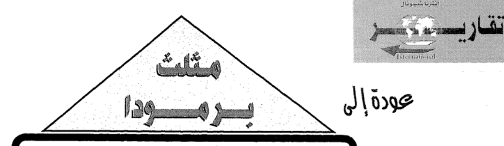
الأستاذ/ عمر رفيق

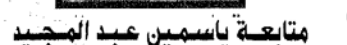


الأستاذ/ حازم عبد الحليم



الأستاذ/ حسام لهيطة





ربما الكثير سمع عن هذا المثلث المرعب والذى دار حوله كثير من القصص الغريبة. ولكن رغم كثرة ما قيل عنه مازال السر غامضاً إلى الآن ولكن ما هو مثلث برمودا؟

مثلث برمودا عبارة عن مثلث وهمى يمتد غرب المحيط الأطلسى تجاه الساحل الجنوبى الشرقى للولايات المتحدة الأمريكية وتبلغ مساحته نحو ٧٧٠٠٠٠ كيلو متر مربع ويقع رأسه الشمالى فى جزيرة برمودا وهى مستعمرة بريطانية عاصمتها هاملتون ويقع رأسه الجنوبى الشرقى فى "بورتوريكو" وهى قاعدة عسكرية أمريكية تتكلم الأسبانية ويقع رأسه الجنوبى الغربى فى "ميامى بولاية فلوريدا الأمريكية ثم إلى كوبا ثم "هايتى" ثم "بورتوريكو" ثم مرة أخرى إلى "برمودا" ويحتوى مثلث برمودا على أكثر من ٣٠٠ جزيرة مائة منها لم تدخلها قدم بشرية حيث يتجنبها الملاحون بسبب الغموض المحيط بها.

سبب التسمية :

أما لماذا سميت هذه المنطقة بمثلث برمودا فذلك بسبب شكلها الجغرافى الذى يشبه المثلث ولكن فى الواقع إن سبب التسمية يعود إلى حادث إختفاء مجموعة من الطائرات الأمريكية الحربية التى كانت تحلق فوقه فى ٩ ديسمبر ١٩٤٥ على شكل مثلث وكان أول من إجتاز هذه المنطقة هو الرحالة المشهور كريستوفر كولومبس وحكى عن مشاهدته أشياء غريبة مثل رؤيته لكرة من النار تسقط فى مياه المحيط وكذلك إختلال البوصلة الخاصة بالسفينة بشكل غريب والآن بعد خمسة قرون من رحلات كولومبس لا يزال السؤال ما هو سر هذا المثلث ؟ .. وقد سميت هذه المنطقة بعدة أسماء منها "جزر الشيطان" "مثلث الشيطان".

بداية ظاهرة الإختفاء فى برمودا:

فى عام ١٨٥٠م إختفت من هذه المنطقة أو بالقرب منها أكثر من ٥٠ سفينة ، إستطاع بعض قادتها أن يبعثوا رسائل فى لحظات الخطر ، وهذه الرسائل كانت مبهمة وغامضة ولم يستطع أحد أن يفهم منها شيئاً ومعظم هذه السفن المختفية تتبع الولايات المتحدة الأمريكية ، أولها السفينة "أنسرجنت" التى إختفت وعلى متنها ٣٤٠ راكباً ، تلاها إختفاء الغواصة : اسكوربيون عام ١٩٦٨م وعلى متنها ٩٩ بحاراً. ومن السفن التى إختفت فى مثلث برمودا : فى عام ١٨٨٠م السفينة الإنجليزية "أتلنتا" وعدد أفرادها ٢٩٠ فرداً ، وفى عام ١٩١٨م السفينة الأمريكية "سايكلوب" وعدد أفرادها ٣٠٩ فرداً.

نقطة الإختفاء فى برمودا:

فى منطقة معينة شمال غرب المحيط الأطلنطى (بحر سارجاسو) الذى إشتهر بغرابته ، حيث تتميز مياهه بوجود نوع معين من حامول البحر يسمى "سارجاساو" يطفو بكميات كبيرة على المياه على هيئة كتل كبيرة تعوق حركة القوارب والسفن.

ويتميز بحر "سارجاسو" بهدوئه التام، فهو بحر ميت تماماً ليس به أى حركة حيث تندر به التيارات الهوائية والرياح ، وقد أطلق عليه الملاحون أسماء عديدة منها "بحر الرعب" ، "مقبرة الأطلنطى" وذلك لما شاهدوا فيه من رعب وأهوال أثناء رحلاتهم . وقد أشارت رحلات البحث الجديدة إلى وجود عدد كبير من السفن والقوارب والغواصات راقدة فى أعماق هذا البحر حيث يرجع تاريخها إلى فترات زمنية مختلفة منذ بداية رحلات الإنسان عبر البحار، ومعظم هذه السفن غاصت فى أعماق هذا البحر فى ظروف غامضة ، هذا إلى جانب إختفاء عدد كبير من السفن والقوارب ، دون أن تترك أى أثر ، وأيضاً فى أعماق هذا البحر يوجد المئات من الهياكل العظمية لبحارة وركاب هذه السفن الغارقة.

ظاهرة إختفاء الطائرات :

وصل نشاط الإختفاء إلى سماء المحيط الأطلنطى حيث حلقت ظاهرة إختفاء الطائرات فى سماء الأطلنطى وليس فى مياهه فقط.

ففى عام ١٩٤٥م إنطلقت من قاعدة لودير ديل بولاية فلوريدا الأمريكية خمسة طائرات فى مهمة تدريبية فى رحلة تبدأ من فلوريدا (المسافة ١٦٠ ميلاً شرق القاعدة ثم ٤٠ ميلاً شمالاً وكانت تطير على شكل مثلث)، عدد أفراد هذا السرب خمسة طيارين وثمانية مساعدين على قدر عال من المهارة والخبرة ، وفى أثناء أداء المهمة كان السرب يتجه فى لحظة ما نحو حطام سفينة شحن بضائع يطفو على سطح المحيط جنوب بيمينى وأثناء إنتظار القاعدة الجوية لرسالة من (السرب ١٩) لتحديد ميناء الوصول وتعليمات الهبوط ، تلقت القاعدة رسالة غريبة من قائد السرب تقول نحن فى حالة طوارئ يبدو أننا خارج خط السير تماماً لا أستطيع رؤية الأرض، لا أستطيع تحديد المكان أعتقد أننا فقدنا فى الفضاء كل شئ غريب ومشوش تماماً "لا أستطيع تحديد أى إتجاه حتى المحيط أمامنا يبدو فى وضع غريب لا أستطيع تحديده" وإنقطعت بعد ذلك كل سبل الإتصال بين القاعدة والسرب ١٩ .

ومن الطائرات التى إختفت فى مثلث برمودا:

١- فى عام ١٩٤٥م اختفت طائرتين من قاذفات القنابل تابعتين للقوات الأمريكية.

٢- فى عام ١٩٤٨م إختفت طائرة الركاب البريطانية "ستارتيجر" وعلى متنها ٣١ راكباً.

٣- فى عام ١٩٤٩ إختفت طائرة الركاب البريطانية "ستار اريل" وعلى متنها ٣٧ راكباً.

٤- فى عام ١٩٥٦م إختفت الطائرة (p5m) التابعة للبحرية الأمريكية مع طاقمها المكون من (عشرة أفراد) وغيرها.

وهنا كان لابد من سؤال : هل هناك توقيت معين لحدوث الكوارث فى مثلث برمودا؟

لاحظ المراقبون أن معظم الكوارث تقع فى مواسم معينة أطلقوا عليها مواسم الإختفاءات وهى فترة الإنجازات بين شهرى نوفمبر وديسمبر وفبراير خاصة التى تسبق بداية السنة الميلادية الجديدة أو بعدها.

التفسيرات التى تفسر لغز هذا المثلث :

<u>١- نظرية الأطباق الطائرة :</u> وتقول أن هناك علاقة بين ظهورها وإختفاء السفن والطائرات فى هذه المنطقة.

<u>٢- نظرية الزلازل وعلاقتها بما يحدث فى مثلث برمودا:</u> وتقول أن حدوث الهزات الأرضية فى قاع المحيط تتولد عنها موجات عاتية وعنيفة ومفاجئة تجعل السفن تغطس وتتجه إلى القاع بشدة فى لحظات قليلة ، وبالنسبة للطائرات يتولد عن تلك الهزات والموجات فى الأجواء مما يؤدى إلى إختلال فى توازن الطائرة وعدم قدرة قائدها على السيطرة عليها.

<u>٣- نظرية الجذب المغناطيسى وعلاقتها بما يحدث فى مثلث برمودا:</u> إن أجهزة القياس فى الطائرات أثناء مرورها فوق مثلث برمودا تضطرب وتتحرك بشكل عشوائى وكذلك فى بوصلة السفينة مما يدل على وجود قوة مغناطيسية أو قوة جذب شديدة وغريبة.

<u>٤- نظرية المسيخ الدجال:</u> وهى أقرب النظريات لتفسير مثلث برمودا، حيث أن القوة الخارقة فى مثلث برمودا لا يستبعد بأى حال من الأحوال إرتباطها بقدرات الدجال من تسخيرها سلباً لتحقيق ما يصبوا إليه من فتنة البشر وإخراجهم من زمرة الإيمان عند ظهور المسيخ الدجال المؤهلة.

إن المسيخ الدجال إتخذ منطقة برمودا قاعدة إنطلاق كشف عنها السن بما يحدث فيها.

إن الأطباق الطائرة ليست إلا وسائل ذات تقنية رفيعة المستوى وتطور يفوق قدرات البشر تمكن المسيخ الحديث عن (مثلث برمودا) مثل الحديث عن الحكايات الخرافية والأساطير الإغريقية والقصص الخيالية، ولكن يبقى الفارق هنا هو أن مثلث برمودا حقيقة واقعية لمسناها فى عصرنا هذا وقرأنا عنها فى صحفنا اليومية ويذهب بنا القول بأن مثلث برمودا يعتبر التحدى الأعظم الذى يواجه إنسان هذا القرن والقرون القادمة.

FAIRTRANS



Marine, Trading & Forwarding S.A.E.



LINE	VESSEL		ETA PORT SAID	FROM	TO
EPIC SERVICE	PONL COBRA	5123	30/12/2003	NORTH EUROPE, ITALY	ARABIAN GULF, INDIA, PAKISTAN
	CS CHAMPION	0124	06/01/2004		
	CS INNOVATOR	0224	13/01/2004		
	CGM CAPELLA	0324	20/01/2004		
	PONL DAMIETTA	0424	27/01/2004		
EPIC SERVICE	PONL DAMIETTA	4833	04/01/2004	ARABIAN GULF, INDIA, PAKISTAN	NORTH EUROPE, ITALY
	CGM CHARDIN	4933	11/01/2004		
	CGM CONSTELLATION	5033	18/01/2004		
	PONL COBRA	5133	25/01/2004		
INDAMEX	INDAMEX MALABAR	3246	22/12/2003	US EAST COAST	SRILANKA, INDIA
	INDAMEX CHESAPEAKE	3247	30/12/2003		
	INDAMEX DELAWARE	3248	06/01/2004		
	MUMBAI	3250	20/01/2004		
	INDAMEX DALIAN	3251	27/01/2004		

For reservation please call:-

Fairtrans port Said (Head office)
Hassan Abdel Karim Tower
Ahmed Shawky and Elgomhoria street
P.O .Box 752
Tel(s) :.+ 20 66 326893 -326894 - 345776 - 345796
324962 - 337048
Fax (s) :.+ 20 66 324898 - 334896
Tlx (s) :. 63180-63150 FAIRT UN
General e- mail :fairtrans@bec-online.com
URL:www.fairtrans.com

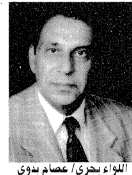
ملحمة إنجازات هائلة تحققت فى موانى بورسعيد تؤهلها لأن تكون من أكفأ موانى المنطقة

حوار : عبد الرحيم مصطفى

- يتزامن بدء العام الجديد ٢٠٠٤ بما يحمله من بشائر الأمل والخير لموانى بورسعيد النشطة لدعم مسيرة التنمية والإزدهار فى شتى المجالات والأنشطة داخل تلك الموانى الواعدة والتى أصبحت مفخرة وواجهة مشرفة للموانى المصرية فى سعيها الدؤوب لوضع مكانتها على الخريطة العالمية .

- وتأكيداً لمصداقية المنظمات الدولية والموانى العالمية والتى رصدت عن كثب ملامح التطوير داخل هذه الموانى فى الفترات الأخيرة .. جاءت

المنطقة .



اللواء بحرى/ عصام بدوى
رئيس قطاع النقل البحرى



السيد المهندس / حمدى الشايب
وزير النقل

اللواء بحرى/ أحمد الصادق
رئيس مجلس الإدارة

- فضلاً عن ذلك المتابعة المستمرة من القيادة السياسية وفى مقدمتها السيد المهندس/ وزير النقل الذى يتابع بإستمرار ويحرص دائماً على مدى تطوير الموانى المصرية لتصبح موانى متقدمة تتبع أحدث الوسائل والتقنيات الحديثة التى تؤهلها إلى المرتبة العالمية بكل ثبات وإقتدار.

- فتضافر الجهود لما وصلت إليه هذه الموانى من تميز فى الكفاءة والأداء العالى فى كافة الأنشطة المتنوعة والمتداولة داخل الميناء شحن وتفريغ تداول حاويات - خدمة سفن وإصلاحها وصياناتها .. فضلاً عن تميزه بالقدرة العالية فى إستقبال سفن الركاب وتنشيط الحركة السياحية فى البلاد عبر رحلات منتظمة تفد إليها من جميع الدول الأوروبية وموانى البحر المتوسط.

- هذا وفضلاً عن ميناء العريش الذى إنطلق بملحمة تطوير قوية قفز بها هذا الميناء البكر إلى ميناء قوى ينافس بدراوة موانى الشحن الأخرى .

- وإضافة إلى هذه الملحمة جاءت اللجنة الأخيرة لتواصل مسيرة التنمية والإزدهار داخل هذه الموانى العملاقة .. المشروع الكبير ميناء شرق بورسعيد "شرق التفريعة" الذى تم الإنتهاء ونجاح التجربة الأولى لتشغيله لينضم قريباً إلى كوكبة موانى بورسعيد العملاقة لتضع بكل القوة مكانتها المميزة على الخريطة الملاحية العالمية.

- ومن خلال رصدنا لهذه الملحمة والتى تابعت مجلة "إنترناشيونال" الدولية المتخصصة هذا التطوير لحظة بلحظة مع قائد السفينة القائد المتمرس الذى إستطاع أن يخوض عواصف عاتية لكى ينجز ويصل بهذه الموانى إلى مرتبة عالية لتحقيق طفرة وقفزة عالمية.

- هذا الرجل الذى أشعل حوله شموع الأمل وبحبه إنصهر العاملون معه بجد وعرق وجهد فى طريق إستمرار فترة طويلة فكانت النتيجة أن وصلوا إلى دروب النجاح المستهدف وأصبحت الموانى موانى عالمية بكل ثقة وتحدى مع الموانى المجاورة .

- وبلقائنا مع قائد التطوير والإزدهار اللواء بحرى أحمد الصادق رئيس هيئة موانى بورسعيد الذى إعتاد على لقائنا بالصدق والموضوعية لنرصد برؤية العين ونبض الواقع عن كل ما هو جديد داخل هذا الصرح وليرسم لنا هذه الملحمة التى شهدت إنجازات ضخمة وبخاصة فى مجال البنية الأساسية ورفع كفاءة تلك الموانئ بخدماتها المتعددة والتى لولاها لما تسابق المستثمرون ورجال الأعمال والخطوط العالمية على هذه الموانى فى المنطقة.

نهنئ أنفسنا أولاً على مدى ما وصل إليه موانيكم من رقى وإزدهار ومكانة عالمية فى كافة المجالات .. لذا تتفضل سيادتكم أن تعطينا ملامح سريعة عن ملحمة الإنجازات والتحدى داخل هذه الموانى حتى صارت بهذه الدرجة من الإزدهار .. ؟!

- أولاً .. أرحب بمجلة إنترناشيونال المتخصصة والتى تتصف بالصدق والموضوعية وأنها قريبة منا بالمتابعة داخل موانينا .. ونهنئكم بقدوم العام الجديد الذى أستشعر فيه الأمل والخير على بلدنا الحبيب مصر وعلى موانينا فى تقدم وإزدهار..

وقبل أن أتطرق إلى مرحلة التطوير التى شهدتها موانى بورسعيد فى الفترات الأخيرة والتى شرفت برئاستها ومتابعة وتنفيذ هذه الإنجازات .. أؤكد لكم أن كل ما تحقق من إنجازات هو بالتأكيد محصلة لتخطيط سليم ومتابعة فعالة من السيد المهندس/ حمدى الشايب وزير النقل وكذا القيادة التى تسير دفة الأمور بروح عمل الفريق الواحد ومجموعة العاملين بالهيئة على دورهم الفعال بالتعاون مع قياداتهم فيما تحقق من إنجازات.

- أيضاً بفضل مناخ الإستقرار والتيسيرات التى منحتها الحكومة للموانى المصرية بصفة عامة وموانى بورسعيد بصفة خاصة لتظل قوية مزدهرة مع الموانى المجاورة.

وأننى أحمد الله فخلال إدارتى لتلك الموانى خلال هذه الفترة قد راعيت المصلحة العامة والحفاظ على مكانة هذه الموانى وذلك بالتعاون مع إخوانى العاملين الذى جمع الحب والتعاون الصادق بيننا وكان الأمل هو هدفنا إلى المستقبل وبأذن الله سوف نقدم ثمرة جهد العاملين بالميناء المشروع العملاق ميناء شرق بور سعيد وسوف يكون منافساً قوياً للموانى العالمية.

كما أن التنسيق بين أجهزة الموانى والجهات المعاونة وخاصة محافظة بورسعيد كان بمثابة ثمرة الكفاح والمجهود الذى أضفى علينا هذا الحصاد وهذا النجاح الذى أشادت به القيادة السياسية والمنظمات الدولية .

وبرغم الظروف السياسية والإقتصادية التى مرت بها المنطقة فى الآونة الأخيرة فكانت موانى بورسعيد بفضل إدارتها الحكيمة تسعى إلى تحقيق طفرة إدارية وإقتصادية غير مسبوقة وحققت أرباحاً سيادية وهذا يرجع بالطبع إلى المناخ الجيد الذى إتصف بالحرية والديموقراطية والذى وفره لنا قائدنا المبارك الرئيس/ محمد حسنى مبارك فكانت المحصلة النهائية نجاحات وقفزات.

ملامح الملحمة
التسهيلات والإمكانيات

أولاً: حركة البضائع:

نظراً لأن ميناء غرب بورسعيد يلعب دوراً

الرصيف السياحى ببورسعيد

محطة حاويات بورسعيد

هاماً في تداول التجارة الخارجية العالمية من خلال أو عبر قناة السويس فتتوافر فيه الإمكانيات التي جعلته من أكفأ الموانئ .. فالميناء يقدم مزيداً من التسهيلات والتخفيضات للمتعاملين معه في الأنشطة المتعددة ومنها :- "أنشطة الحاويات - الغلال - أرصفة التفريغ - التخزين والساحات" بجانب مساحات جديدة لخدمة أغراض التخزين. وحيث أن هذه التسهيلات كانت الدعامة الأساسية لحركة الإنتعاش في التعامل التجاري وكان لها أثراً إيجابياً على مدى تنشيط وتفعيل التعامل التجاري بالمدينة الحرة بتحويل الميناء إلى بورصة عالمية لتداول السلع الغذائية.

إضافة إلى ذلك مشروعين إضافيين لتفريغ الحبوب الصب بطاقة تخزينية ٥٠،٠٠٠ طن .

- ولتفعيل نشاط التخزين والساحات بالميناء تم توفير ٢٦ مخزن بمساحة ٩٠ ألف متر مربع وهي مخازن حديثة ومضاءة وذاتية الإطفاء للحرائق.

هذا بجانب الساحات المكشوفة للبضائع العامة بمساحات ٨٠ ألف متر مربع كان لها الأثر الفعال في حركة الإنتعاش ، إضافة إلى ذلك وجود منطقة حرة داخل الميناء بمساحة ٢١٨٠٠ متر مربع علاوة على إضافة ساحات جديدة في الفترة الأخيرة لخدمة أغراض التخزين داخل الميناء تقدر مساحتها بحوالي ٦٠ ألف متر مربع .

ثانياً : أرصفة الميناء :

يتواجد بالميناء عدد ١٦ رصيفاً بطول ٤٠٠٠ متر بأعماق متدرجة حيث تم تعميقها إلى ٤٥ متراً لخدمة أغراض الميناء في تفريغ جميع أنواع البضائع بطاقة إجمالية تصل إلى ٤ مليون طن / سنوياً ، كما تم تطوير أرصفة حوض شريف بزيادة الأعماق إلى ٣٤ قدم .. يدعم هذا النشاط طاقة متميزة من الأوناش البرية المختلفة تبدأ من حمولة ٣ طن وحتى ١٦٥ طن ، وأن معدلات التفريغ تبدأ ما بين ١٥٠٠ طن إلى ٣٠٠٠ طن/ يوم .

ثالثاً : تداول الحاويات (محطة حاويات بورسعيد) :

لا شك أن الخطة الطموحة لميناء بورسعيد في مجال تداول الحاويات تتطلع إلى حاجز المليون من خلال محطتها التي تتمثل في شركة لتداول الحاويات والبضائع .. فقد بلغت تداول الحاويات عام ٢٠٠١ إلى ٥٥٠ ألف حاوية بمعدل ٢٥ حاوية في الساعة ومن المنتظر أن تصل إلى ٦٠٠ ألف حاوية مكافئة بعد زيادة الأوناش العملاقة إلى ستة أوناش وتزويد المحطة بمعدات التداول المتطورة.. بالإضافة إلى الساحة الخارجية الملحقة بالمحطة بحوالي ١١٠ ألف متر مربع .. هذا وتستخدم المحطة أحدث الوسائل التقنية لإستقبال وإرسال بيانات السفن بنظام E.D.I

رابعاً : حركة السياحة والركاب : يعتبر ميناء بورسعيد الميناء السياحي الأول في مصر لما يتمتع به من أرصفة سياحية متنوعة وسرعة إجراءات وحسن معاملة .. مما أدى إلى زيادة مطردة وإنتعاش لحركة السياحة وتوافد السفن السياحية إلى الميناء ، حيث أشارت الإحصائيات الأخيرة أن عدد السائحين الذين يدخلون مصر عبر ميناء بورسعيد يصل إلى حوالي ٣٥٠ ألف راكب (سائح) .. والمغادرون إلى ٣٦٥ ألف سائح ، وقد بلغت سفن الركاب السياحية القادمة إلى الميناء حوالي ٥٥٠ سفينة في السنة .

رصيف الحاويات (شرق التفريعة)

- ونظراً لهذا الإقبال والزيادة المطردة في توافد السفن السياحية على هذا الميناء إنتهجت إدارة الهيئة في إستراتيجيتها خطة في مجال تطوير الأرصفة السياحية لمواكبة الزيادة في عدد السفن السياحية، حيث تم إنشاء عدد (٢) رصيف جديد ، وكذا إنشاء محطة ركاب حديثة على أحدث طراز معماري تتكون من ثلاث وحدات إدارية تقدم كافة الخدمات التي يحتاج إليها السائح من " جمارك - بنوك - جوازات - مكاتب ملاحية ..) مع تزويد هذه المنطقة "ببازار" للبضائع الشرقية والهدايا .

- كما تم تطوير سور الميناء السياحي وتحويله إلى ممشى سياحي لإضافة وجه حضاري للمنطقة .. كذلك إمتد التطوير إلى صالة الركاب بباب (٢٠) لإستقبال ركاب سياحة اليخوت وتقديم كافة الخدمات لهم .

ميناء العريش الواعد

لا شك أن ملحمة التطوير إمتدت إلى هذا الميناء الواعد المتخصص في تصدير خامات "الفحم - الأسمنت- الملح - المنتجات الزراعية- الخامات" ويعتبر المتنفس والمنفذ لمحافظة شمال سيناء .. وقد مر الميناء في مراحل تطويره بثلاث مراحل منذ إنشائه عام ١٩٧٧ .. فقد بدأ الميناء بإستقبال عدد ٢ سفينة وبعد إنتهاء المرحلتين الأولى والثانية وصل الآن متوسط عدد السفن التي يستقبلها الميناء إلى ٩٥ سفينة حتى حمولة ١٠،٠٠٠ طن ، وجاري تنفيذ المرحلة الثالثة للتطوير التي يتم من خلالها زيادة عمق الميناء من ٧،٦ متراً إلى ١٢ متراً ليسمح بإستقبال سفن ذات حمولات ٣٠،٠٠٠ طن بدلاً من ١٠،٠٠٠ طن .. وهذا يعكس مدى خطة التطوير المستهدف للميناء ليقوم بدور فعال لخدمة الإقتصاد القومي مع وضع كافة التسهيلات للسفن الوافدة ورفع كفاءة الميناء .



ميناء العريش

ميناء شرق بورسعيد

وجاءت اللبنة الأخيرة لهذا الصرح العملاق .. ليكلل المجهودات المضيئة ويلوح بموانئ بورسعيد إلى الأفق ويجعلها عالمية خارج المنافسة .. فالحديث عن ميناء شرق بورسعيد طويل وغني بالهدف الذي خطط لأجله فقد أنشئ هذا الميناء على مساحة ٢٢،٥كم بهدف خدمة التجارة العالمية التي تعبر قناة السويس ، وخدمة المنطقة الصناعية الحرة جنوب الميناء على مساحة ٨٧،٥ كم ، والإستفادة من عبقرية مكان الميناء في ملتقى القارات الثلاث .. هذا الميناء يعتبر مفخرة وواجهة مشرفة للموانئ المصرية .. قد إنتهت أعماله ، ونفذت أول تجربة لتشغيله بنجاح .. وما هي إلا أشهر قليلة ويشرف السيد الرئيس / حسني مبارك بإفتتاحه أمام العالم ليعلنها بصراحة أن مصر قادرة على النهوض ومدعمة بكافة المقومات التي تجعلها قادرة على المنافسة وقريبة جداً من الموانئ العالمية.

رصيف بضائع عامة

- كما أن ميناء شرق بورسعيد يعتبر من الموانئ الحديثة التي نادى بها السيد الرئيس ويعتبر هذا الميناء هدية للمصريين عام ٢٠٠٤ لتكتمل منظومة الموانئ المحورية في مصر.

- شهور قليلة ويتم تشغيل رصيف الحاويات بميناء شرق بورسعيد الذي صمم بنظام الحوائط اللوحية بما يتناسب مع طبيعة (الرخوة السائدة في المنطقة).

ويشمل التصميم حوائط لوحية بطول ١٢٠٠ متر وعمق في حدود ١٦،٥ متر ، ويستقبل الرصيف سفن حاويات بطول ٣٥٠ متر وعرض ٥٠ متر وغاطس ١٥ متر وأيضاً سفن بضائع صب بطول ٢٧٠ متر .

هذا ومن المستهدف أن تصل طاقة محطة حاويات شرق التفريعة إلى :

مرحلة أولى : ٦٠٠ ألف حاوية مكافئة في السنة الأولى للتشغيل

مرحلة ثانية : ١،٧٠٠ مليون حاوية مكافئة في السنة السادسة .

مرحلة ثالثة : ٣،٥٠٠ مليون حاوية مكافئة عام ٢٠١٧ .

في نهاية عرضنا الموجز لملامح هذه الملحمة من التطوير والإنجاز داخل موانى بورسعيد العملاقة .. لايسعنا إلى أن نتقدم بالشكر والتقدير للسيد اللواء بحري/ أحمد الصادق الذي آمن بأن العمل وحده يكفي للإشادة بصاحبه وأن التطوير والإنجاز يجب أن يكون أساسياً داخل موانى بورسعيد .

* * *

إنترناشيونال

International

International
Specified periodical international economic magazine
Puplished under license from Lebanese

Editor consultant
Capt./ Assem Elsayed Ahmed
Editor in chief and manager incharge
Capt./ Hassan Mohyeldin Chaaban
Legal Advisor
Dr / Ali Awad Hassan
Editor supervisor
Abdel Salam Elsayed Ahmed

Offices

Head Office
Lebanon Beirut
P.o.b (6461/14)
Tel / Fax : (+961)-(1)-(302836)
Mobile : (+961)-(3)-(954556)

Egypt - Alex.
51.Victor Amanuel St., Smouha
.Tel &Fax : (+ 2)-(03)-(4275117)
E-mail: assem355@hotmail.com
Seagull
.Tel &Fax : (+2)-(03) 5745850/5760533

Suez
Capt.Ahmed Badawy
Tel-Mob. : (+2) - 0123184320
Abd El - Rehim Moustafa
Tel : (+2) - (062) -(578445)
Ismailiah
Mohamed Hussein Saleh
Tel : (+2) - (064) -(346081)
E-mail:fagr l@hotmail.com

Syria
Ibrahim Salim Deir Atany
Tel & Fax :(+963) - (43) - (711999)

Saudi Arabia - Jeddah
Tel :(+966)-(2)-(6369985)
Fax :(+966)-(2)-(6369459)

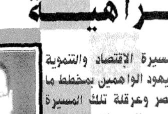
Emirates P.o.b.26882-Dubai
Shereif Salah Mokhtar
Mobile : (+971)-(6516520)

USA New York
Moh. Mahmoud El Moghazy
Tel :(+1)-(718)-(3819183)

خطوط و منحنيات

نشأت الديهي يكتب :

مشروعات إسرائيل الوهمية



دعـــــوة للكـــــراهيـــــة



أبداً لن تتوقف المحاولات الإسرائيلية لعرقلة مسيرة الإقتصاد والتنموية الشاملة. فمن حين وآخر يخرج علينا أحد ساسة اليهود الواهمين بمخطط ما لا يهدف من وراءه سوى زعزعة الإستقرار فى مصر وعرقلة تلك المسيرة النهضوية الشاملة وكان آخر تلك المحاولات ما صرح به السيد نتنياهو رئيس وزراء إسرائيل الأسبق والوزير الحالى فى حكومة شارون حيث صرح بأن إسرائيل بصدد الدخول فى مشروع ضخم بالمشاركة مع الأردن وبتمويل من الولايات المتحدة الأمريكية لإقامة طريق برى أو خط سكة حديد يربط بين إشدود وإيلات مما يؤدى إلى تحويل أنظار العالم من قناة السويس إلى ذلك المشروع الجديد العملاق هكذا تحدث العالم وتناقلت وكالات الأنباء وأخذ المحللون و المراقبون يتحدثون فى هذا الموضوع بإستفاضة والكل ينظر إلى الموضوع من زاوية يرى أنها الأولى بالإهتمام.

فهناك رجال السياسة والإستراتيجية الذين ينظرون إلى هذا الموضوع بنظرة إستراتيجية قوامها الحفاظ على الأمن القومى لمصر، كذلك هناك رجال الإقتصاد الذين لا يهمهم سوى دراسة الأبعاد الإقتصادية والمردودات المالية والمنافع المتناثرة لأى مشروع جديد، وهناك فريق ثالث يأخذ كافة الأبعاد فى الإعتبار والحسبان فلا يمكن تجاهل أو إهمال الأبعاد الإستراتيجية والأمنية بل يجب أن تكون فى أولوية الإهتمامات كذلك لا سبيل لتجاهل الأبعاد الإقتصادية بكافة جوانبها وتشعباتها، الخلاصة أن نتاج تلك التحليلات أوصلتنا إلى نتيجة واحدة وهى (القلق) من المستقبل والخوف على مقدرات مصر السياسية والإستراتيجية والإقتصادية وأن هذا القلق يدفعنا لا محالة إلى دراسة القضية من جوانب إستشراف المستقبل حيث أن الرؤية السليمة هى أن المشروع الذى لا جدوى له الآن قد يكون جدواه الإقتصادية غداً مقبولة وإلى حد كبير ، لذلك أرفض النتائج المطلقة التحليلات . الفريق الذى يقول أنه لا خطورة على قناة السويس قد يكون صادقاً فى هذا الوقت أما فى المستقبل ما هو الوضع ؟!! هل يستمر معامل الأمن إلى مالا نهاية أم أن هناك نقطة توازن إقتصادى وسياسى يكون عندها المرفوض أمس مقبول اليوم؟ والفريق القلق الذى يرى أن قناة السويس مهددة يجب أن يُنظر له بعين الإعتبار والإهتمام وكذلك القلق المشوب بالحذر ، إن الأصول تقول دائماً يجب أن نتبنى وجهة النظر الأسوأ والأكثر تشاؤمية حتى نستطيع أن نرسم الخطط الإستراتيجية البديلة بطريقة عميقة نأخذ جميع النقاط فى الإعتبار وحينما نكتشف مستقبلاً أننا كنا نغنى على أنغام متشائمة لن يضرنا ذلك أبداً، إننى طالعت ما كتبه كلا الجانبين من تحليلات وأطلعت على مزيد من الآراء والتحليلات المتباينة فرجال القناة يرون أنه لا مشاكل ولا خطورة على شريانهم المائى العالمى فلا مجال - من وجهة نظرهم - للمنافسة فقناة السويس تخطت جميع مراحل المنافسة وصارت بحق خارج جميع أطر المنافسة، ولهم حججهم وآراءهم المقبولة كذلك ، ولكنى ومع كامل تقديرى لهذه الآراء والحجج أرى أنهم مغرقون فى التفاؤل ولم يحذروا من غياهب هذا التفاؤل الذى يمكن أن يغرقنا فى بحيرات الندم وقت لا ينفع فيه الندم ، إن هؤلاء يجب عليهم أن يتبنوا وجهة النظر الأكثر تشاؤماً حتى يستطيعون مواجهة ما تخبئه الأيام والأقدار إن هذا المشروع كما غيره من المشروعات التى تخرج على ألسنة غربان تل أبيب بين فترة وأخرى تمثل فيما بينها خطاً أسوداً يخرج من قلوبهم يمثل كرهاً وحقداً على مصر وشعب مصر ، حيث يحسبون أنها تمثل خلخلة فى معنويات الشعب المصرى الذى قهرهم حرباً وسلماً ويظنون أنهم يبثون الرعب فى قلوب بنى وطنى أصحاب الحضارات فمن وزير مخبول يطالب بتدمير السد العالى إلى وزير حقير يطالب بإستعادة سيناء إلى رئيس وزراء فاسد يطالب بتجميد قناة السويس بإقامة مشروع بديل زينه له شيطانه الرجيم، إن إسرائيل وقادة إسرائيل يعيشون مرحلة عدم إتزان ومرحلة عدم مصداقية على الصعيدين المحلى والدولى والشعب الإسرائيلى ما عاد يصدق قادته ولا عاد يثق فى مشروعاتهم الوهمية ولكن هذا كله لا يهمنا من قريب أو بعيد ولكن كل ما يهمنا هو حالنا نحن .. يجب أن ننظر للأمور بعمق ونظرة تحليلية شاملة وموضوعية حيث يجب أن نهتم بكل ما يصدر من إسرائيل وقادتها بعين الجد حتى ولو كانت أهواء بلا أساس ، **فاليهود يهود لا ذمة لهم ولا ميثاق** فجميع المواثيق والمعاهدات معلقة على أهوائهم وأهواء ساساتهم إن مشروع الطريق البديل لقناة السويس مشروع (وهم) نعم لكن يجب النظر له على أنه مشروع (جاد) حتى نجهز البدائل ونحتاط للمستقبل الغير منظور.

التكنولوچيا تقتحم حياتنا إلى أى مدى ؟!!!

إعداد / ولاء حمزة

هناك غزو يداهمنا وهو إقتحام عالم التكنولوچيا لحياتنا فى كل صغيرة وكبيرة فالعلم يؤكد كل يوم إنه لا يوجد مستحيل حيث إنه كل يوم يظهر ما هو جديد من إبتكارات وإختراعات تخص أدق تفاصيل حياتنا وبعضها يكون مفيد والبعض الآخر يثير الدهشة والعجب وبعضها يكون نموذج للترف وبعضها وبعضها ... وإليكم بعض نماذج ونتائج هذا الإقتحام ...



نيوتسوت .. بدلة غوص فريدة من نوعها

قامت مؤخراً إحدى الشركات الفرنسية بصنع بدلة غوص أطلق عليها إسم نيوتسوت توفر هذه البدلة للغواص الحماية من الضغط الخارجى مما يمكنه من الوصول إلى عمق يصل إلى ١٠٠٠ قدم والبقاء لفترات طويلة والصعود إلى السطح فى غضون دقيقتين وهذه البدلة مصنوعة من التيتانيوم والفولاذ والألومنيوم والتيفلون وبذلك هى لا تصدأ بجانب ذلك فإن هناك شاشة مزودة بالصوت تقوم بتحذير رفاق الغواص الموجودين فوق سطح الماء عندما يكون هناك خطراً أو مشكلة ما.

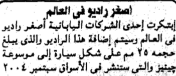
طائرة للمهام الصعبة بدون طيار

إنها طائرة صممت خصيصاً لمراقبة الغابات من أجل عدم وقوع أى حرائق أو حوادث وهى مزودة بنظام مراقبة للتغيرات الحرارية يعمل بالأشعة تحت الحمراء إلى جانب قرون إستشعار عالية الدقة للأدخنة وفى حالة رصد أى حالة مثل سحب من الأدخنة أو بداية حريق تقوم الطائرة على الفور بالإتصال بالمطافى والإسعاف وقام بتصميم هذه الطائرة وكالة الفضاء الأمريكية أملاً فى تقليل معدلات الحرائق والكشف عنها مبكراً.



أصغر راديو فى العالم

إبتكرت إحدى الشركات اليابانية أصغر راديو فى العالم وسيتم إضافة هذا الراديو والذى يبلغ حجمه ٢٥ مم على شكل سيارة إلى موسوعة جينيز والتى ستنشر فى الأسواق سبتمبر ٢٠٠٤





جهاز إلكترونى يترجم مواء القطط

فى العام الماضى طرحت إحدى الشركات اليابانية جهازاً يقوم بترجمة نباح الكلاب ولقد تم بيع نحو ٣٠٠ ألف وحدة فى اليابان فقط والآن وفى خلال هذا الشهر الحالى ستطرح أيضاً إحدى الشركات اليابانية لصناعة لعب الأطفال جهازاً يترجم مواء القطط وهو جهاز فى حجم راحة اليد وسيباع بسعر ٧٥٠٠ دولار .

جهاز يترجم غموض بكاء طفلك

يتم الآن إنتاج جهاز صغير لايزيد عن شكل ووزن الآلة الحاسبة يقوم بترجمة بكاء الطفل حتى تعرف الأم السبب الرئيسى لهذا البكاء ما إذا كان يبكى بسبب الجوع أو الرغبة فى النوم أو أى تعب معين، أى أنه يمكن حل شفرة وغموض أسباب بكاء الطفل وقام بإختراع هذا الجهاز مهندس أسبانى ظل يعمل لمدة ٣ سنوات فى حضانات الأطفال ويحلل أسباب بكاء كل طفل وهذا الجهاز يعمل بالبطاريات تماماً مثل الآلة الحاسبة من خلال رقائق صغيرة تقوم برصد أسلوب ومدة بكاء الطفل ويحدد بدون مجهود من الأم وفى خلال ثوان يعكس الجهاز تعبيرات وجه الطفل ويتم إكتشاف ما يشعر به ويحدد سبب البكاء.

هل تريد أن تتحدث مع الدلافين؟!!

قريباً يمكنك الإتصال بالدلافين هذا ما أكده علماء فى أيرلندا وذلك بعد نجاح تسجيل محادثات الدلافين تحت الماء وهذا المشروع يهدف إلى تركيب مبكر للصوت فى خليج مصب نهر شانون والصعوبة الكبرى التى تواجه المشروع هى أن الدلافين تستخدم تردد واسع النطاق لا يستطيع الفرد سماع إلا نسبة ضئيلة فقط منه وعن سبب إختيار هذا الخليج بالتحديد حيث إنه المكان الوحيد فى أيرلندا الذى يظهر فيه الدلافين طوال العام.

روبوت مساعد للمشى ولصعود السلالم والجلوس وأيضاً لتسلق الجبال



توصل فريق بحث علمى إلى تصميم روبوت "نموذج آلى" من الأقدام المساعدة وهو عبارة عن حقيبة خلفية بالظهر وأرجل مساعدة ومفاصل إلكترونية تساعد على الحركة وأيضاً المشى وصعود السلالم أو حتى تسلق الجبال بأقل مجهود إضافة إلى ذلك يساعد هذا الإبتكار على الراحة حيث يمكن الفرد الجلوس والراحة وذلك بدون مقاعد حقيقية أسفله حيث يتم الإعتماد فى ذلك الأمر على الأرجل الصناعية ويتوقع الخبراء أن يلقى هذا الإبتكار رواجاً وإقبالاً كبيراً خاصة بين فئة كبار السن .





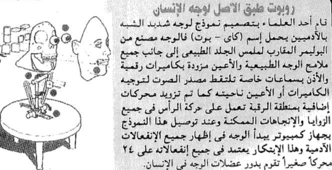
الغرفة الذكية وإختيار المرأة لما يناسبها

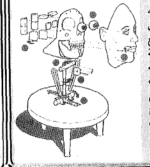
تم مؤخراً إبتكار غرفة يطلق عليها إسم "الغرفة الذكية" الهدف منها أن تحدد لكل فرد وبصفة خاصة النساء ما إذا كانت هذه الملابس التى ترتديها مناسبة أم لا وهذه الغرفة مزودة بنظام إلكترونى خاص تستخدم مجموعة من الكاميرات الرقمية التى تقوم بإلتقاط مجموعة من الصور المجسمة للشخص وتسجل قياسات دقيقة لمدى تناسب الملابس مع الجسم وذلك من خلال كلمات تظهر مباشرة على شاشة جهاز كمبيوتر.

تليفون محمول للنساء فقط!!!

النساء فقط يستطعن إستخدام هذا التليفون المحمول بينما لن يستطيع أى رجل إستخدامه أو حتى التجرؤ بطلب إستخدامه!! إنه أحدث تليفون محمول كشفت عنه إحدى الشركات العالمية المتخصصة فى تصنيع الأجهزة الرقمية وهو عبارة عن مجموعة متميزة وفاتنة من المجوهرات تضم خاتماً وعقداً وساعة يد وقرطاً وجميعها مزودة بفصوص ساحرة تخطف أنظار من يراها ويصعب على أحد أن يتخيل أن هذه المجموعة ما هى إلا تليفون محمول ولكنه يعمل بشكل مختلف فلن يسمع أحد برنين مكالمته القادمة ولكن صاحبة الجهاز ستعرف من الأنوار الصغيرة الخافتة التى ستتلألأ فى الخاتم وسيظهر رقم المتصل على شاشة الساعة التى ترتديها السيدة فى معصم يدها وعند رغبتها فى إستقبال المكالمة لسماع المتصل ستقوم بالضغط على "زر" صغير فى الساعة فتسمع المكالمة عبر القرط حيث توجد به سماعات دقيقة جداً وفى حالة الرغبة فى الرد ستضغط السيدة على "زر" صغير آخر فى الساعة لتتحدث عبر الميكرفون الصغير والدقيق جداً الذى تم وضعه فى العقد الذى تتحلى به حول رقبتها .. ولازال التقدم مستمراً!!

روبوت طبق الأصل لوجه الإنسان

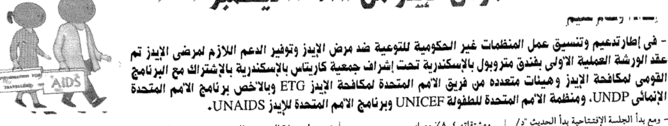




تام أحد العلماء بتصميم نموذج لوجه شديد الشبه بالآدميين يحمل إسم (كاى - بوت) فالوجه مصنع من البوليمر المقارب لملمس الجلد الطبيعى إلى جانب جميع ملامح الوجه الطبيعية والأعين مزودة بكاميرات رقمية والأذن بسماعات خاصة تلتقط مصدر الصوت لتوجيه الكاميرات أو الأعين ناحيته كما تم تزويد محركات إضافية بمنطقة الرقبة تعمل على حركة الرأس فى جميع الزوايا والإتجاهات الممكنة وعند توصيل هذا النموذج بجهاز كمبيوتر يبدأ الوجه فى إظهار جميع الإنفعالات الآدمية وهذا الإبتكار يعتمد فى جميع إنفعالاته على ٢٤ محركاً صغيراً تقوم بدور عضلات الوجه فى الإنسان.

جمعية كاريتاس مصر - الإسكندرية

الورشة العملية الأولى لإنشاء شبكة الجمعيات الأهلية لمكافحة مرض الإيدز من (٨ : ١٠) ديسمبر ٢٠٠٣



- فى إطارتدعيم وتنسيق عمل المنظمات غير الحكومية للتوعية ضد مرض الإيدز وتوفير الدعم اللازم لمرضى الإيدز تم عقد الورشة العملية الأولى بفندق متروبول بالإسكندرية تحت إشراف جمعية كاريتاس بالإسكندرية بالإشتراك مع البرنامج القومى لمكافحة الإيدز وهيئات متعدده من فريق الأمم المتحدة لمكافحة الإيدز ETG وبالأخص برنامج الأمم المتحدة الإنمائى UNDP، ومنظمة الأمم المتحدة للطفولة UNICEF وبرنامج الأمم المتحدة للإيدز UNAIDS.

- ومع بدأ الجلسة الإفتتاحية بدأ الحديث "د/ يوسف وهيه"، مدير جمعيه كاريتاس مصر - الإسكندرية ومدير برنامج مكافحة الإيدز بالإسكندرية وتعتبر جمعية كاريتاس مصر رمز لمشاركة المجتمع المدنى لتخفيف هذا الوباء على مستوى مصر وعلى مستوى العالم.

وأشار د/ يوسف وهبه أن التضافر والتعاون بين الهيئات الأهلية والهيئات الحكومية أفضل وسيلة لمكافحة أى مرض وبائى مثل مرض الإيدز .

- د/ "سلامة عبد المنعم" وكيل وزاره الصحة والسكان بالإسكندرية

وقد عبر سيادته عن إعجابه الشديد بنشاط جمعية كاريتاس مصر وعلى التشبيك بين الجمعيات الأهلية المهتمة بالتصدى لهذا المرض اللعين بإعتباره أخطر أمراض العصر والذى يجب أن يحظى على إهتمام العالم كله وتمنى سيادته الخروج من الورشه العملية الأولى لإنشاء شبكة الجمعيات الأهلية لمكافحة مرض الإيدز بتوصيات مقيده للحد من إنتشار المرض والوقاية منه ونشر الوعى بكل ما يتعلق به.

- أ/ "علاء عبد الخالق" وكيل وزارة الشئون الإجتماعية بالإسكندرية.

وجه الشكر لجمعية كاريتاس مصر وخاصة كاريتاس الإسكندرية لمجهودها الرائع فى هذه القضية ، وأشار سيادته أن جهود المجتمع المدنى مهم جداً فى مواجهة أى مشكلة يتعرض لها المجتمع ومما لا شك فيه أن الإسكندرية سباقة دائماً فى العمل الإجتماعى وفى الإهتمام بقضية مرض الإيدز وهذه القضية تستلزم الوعى الكامل ومعرفة كل أساليب الوقاية للحد من هذه المأساة العالية لإقتحامه معظم دول العالم.

- د/ إيهاب أحمد الممثل الوطنى لمكافحة مرض الأيدز بوزارة الصحة وقد شرح الآتى:

"مرض الأيدز" هو نوع من الفيروسات إسمه فيروس نقص المناعة البشرى أو يسمى إتش.أى.ڤى (HIV) وتم إكتشافه منذ عقدين أى حوالى سنة ١٩٨١ فى الولايات المتحدة فى أتلانتا بولاية چورچيا على يد الأمريكى روبرت جاللو، وقد وضح د/ إيهاب على الDATA SHOW أهم نسب المصابين بهذا المرض

الوضع الحالى للإيدز فى مصر :

- توفى عدد ٦٧٠ مصاب منذ عام ١٩٨٦ وحتى الآن.
- يوجد ٩٣٠ مصاب على قيد الحياة الآن.
- يبلغ عدد المصابين بفيروس الإيدز ولا تظهر عليهم الأعراض ٦٠٠ مصاب .
- يبلغ عدد المصابين بفيروس الإيدز والتى تظهر عليهم الأعراض ٣٠ مصاب.
- يبلغ نسبة المصابين بالمرض من متعاطى المخدرات عن طريق الحقن ٢,٧٪ مصاب.
- نسبة المصابين بالفيروس عن طريق نقل الدم ومشتقاته ٨,٤٪ مصاب.
- تبلغ نسبة المصابين بالفيروس عن طريق علاقات چينية غير طبيعية ١٧,٥٪.
- تبلغ نسبة المصابين بالفيروس بالعدوى من الأم للجنين حوالى ١٪ .

★ اهم الإنجازات فى مصر المتعلقة بمكافحة مرض الإيدز:

(الإنجاز الأول):

١- تم إنشاء البرنامج القومى لمكافحة الإيدز واللجنة القومية لمكافحة المرض فور ظهور أول حالة إصابة بالمرض فى مصر.

٢- تم إستصدار العديد من القرارات الوزارية تهدف للحد من إنتشار المرض داخل مصر.

(الإنجاز الثانى):

١- تم تدريب العديد من القيادات الطبيعية والمجتمعية والدينية لرفع الوعى الجماهيرى.

٢- إصدار العديد من الكتيبات لجميع فئات وطوائف المجتمع عن طريق برنامج مكافحة مرض الإيدز لتوضيحه وتم توزيع حوالى مليون نسخه منه.

٣- تم إدخال بعض الموضوعات المتعلقة بمرض الإيدز فى مناهج التعليم المختلفة .

(الإنجاز الثالث):

١- تم تحليل الدم بإستخدام نظام الإليزا فى جميع المعامل المركزية والطرفية العلمية لإكتشاف الأجسام المضادة لفيروس الإيدز منذ عام ١٩٨٧ حيث تم إجراء تحليل مخصص بهذا المرض.

٢- رفع الوعى الطبى حول مرض الإيدز .

٣- إنشاء الخط الساخن سنة ١٩٩٦ حيث يتم إستقبال مائة ألف مكامله تم تلقيها.

٤- تم تقديم خدمات المشورة فى مجال الإيدز فى جميع المحافظات.

"د/ مهدى" ممثل مجموعة الأمم المتحدة لمكافحة الإيدز أشاد سيادته بجهود وزارتى الشئون الإجتماعية والصحة والسكان وأشار أن اللجنة التنسيقية لمكافحة الإيدز فى مصر هى المنبر الذى يعمل على دعم محاربة مرض الإيدز ويعد دعم اللجنة التنسيقية لهذه الورشة هو تعبير عن مدى جدية اللجنة للمشاركة فى الحد من زيادة المرضى داخل مصر على وجه الخصوص وعلى مستوى العالم عامة ووضح سيادته بأن تسعى منظمة الأمم المتحدة للطفولة ومنظمة الأمم المتحدة لمكافحة الإيدز لدعم المجتمع المدنى لمواجهة ذلك المرض حيث يوجد حوالى ٤٢ مليون شخص حامل لفيروس الإيدز فى العالم منهم ١٢٪ فى الدول الأفريقية و ٣٠٪ فى باقى دول العالم ،

وبعد ذلك تم توضيح برنامج ورشة العمل **"والهدف منه"**

"هدف عام": الا وهو: تعزيز إستجابة المجتمع المدنى فى مواجهة مرض الإيدز من خلال إنشاء شبكة للجمعيات الأهلية لمكافحة مرض الإيدز.

"اهداف محددة"

١- تحقيق تفهم أفضل لمرض الإيدز للجمعيات الأهلية .

٢- أهمية مشاركة المجتمع المدنى وأهمية التشبيك فى مواجهة مرض الإيدز.

٣- وضع الهيكله الرئيسية لشبكة الجمعيات الأهلية المعنية بمكافحة مرض الإيدز.

٤- تحديد المهام والإختصاصات للشبكة.

٥- الإتفاق على خطة عمل أولية للشبكة خلال السنوات القادمة لدعم البرامج الأهلية والحكومية المعنية .

وقد تقدم د/ چورج أيثينا المستشار الإقليمى لمرض الإيدز فى منظمة اليونسيف بدوله الأردن.

أما عن توزيع إنتشار المرض فى جميع دول العالم كله: قد لاحظنا من خلال العرض أن المنطقة العربية بالنسبة لباقى الدول نسبة إنتشار المرض حوالى ثلاث أفراد مصابين لكل ألف شخص سليم.

- بالنسبة للسودان يمثل المرض فيه حوالى ٢٪ وبالمقارنة نجد أنفسنا متساويين مع أوروبا وشرق أوروبا، أما فى شمال أفريقيا ٣,٠٪ وهذه النسبة مساوية مع أوروبا الغربية ولوحظ أن نسبة إنتشار مرض الإيدز بأستراليا ونيوزلندا مساوية بالمقارنة مع نسبة المرض فى حوض البحر المتوسط.

وتعتبر المقارنة ليست مقارنة أرقام لكن بالنسب، ولاحظنا من الخريطة أن.

- ٣٥ ألف طفل مصابين بمرض الإيدز فى العالم.

- إن من تأثير الإصابة بمرض الإيدز إنخفاض معدلات توقع الحياة فعلى سبيل المثال بدلاً من ٦٥ سنه قد يصل الشخص إلى ٤٠ سنة.

- من أكثر الدول معدل إنتشار لمرض الإيدز بتسوانا حيث كل ثلاث أشخاص شخص مصاب بالإيدز وسبب هذا عدم الوعى الكامل بالمرض .

- نجد أن نسبة إنتشار المرض بين السيدات أعلى من الرجال فمثلاً كل عشرة مصابين (٦) من السيدات و(٤) من الرجال . وذلك لأن السيدات أكثر عرضة للإصابة لأسباب بيولوچية ونفسية.

- نسبة الأمهات المصابين بالمرض وعدم معرفتهم بنقل المرض إلى أطفالهم حوالى ٧٠٪.

وقد قدم د/ چورج بعض الطرق لمحاولة التقليل من إنتشار المرض.

١- البعد عن العلاقات الجنسية غير المشروعة إذ أمكن أو عدم تعدد هذه العلاقات .

٢- البعد عن تعاطى المخدرات بكل أنواعها أو إدراج نوع واحد من المخدرات .

٣- البعد عن إدمان المخدرات بالحقن أو عدم إستخدام حقنة مدمن أخر .

وفى نهاية اللقاء الذى تم لمدة ثلاث ايام تم عرض تحليلى للآتى:

أهم المعوقات التى تعترض القضاء على مرض الإيدز.

١- إرتفاع تكلفة العلاج من مرض الإيدز.

٢- صعوبة الوصول للفئات ذات السلوكيات الخطرة.

٣- ضعف برنامج الوقاية ومكافحة الأمراض المنقولة عن طريق الجنين.

٤- وجود العديد من العوائق حول برامج ترويج الواقى الذكرى وتوزيعه.

٥- لإنزال مكافحة عدوى الإيدز داخل محددات محددة.

عرض لأهم النقاط التى مناقشتها من خلال ورشة العمل الأولى.

١- دور اليونيسف وكيفية الوقاية والقضاء على فيروس الإيدز

٢- عرض الوضع فى المنطقة عن إنتشار المرض.

٣- مراجعه عن أهمية دور الجمعيات غير الحكومية فى مكافحة المرض.

٤- حقوق حاملى فيروس الإيدز.

٥- محاولة تفعيل دور الجمعيات غير الحكومية.

أما عن أهم التوصيات التى كانت ختام ورشة عمل ناجحة.

- تكوين لجنة متنقلة لترويج نشاط شبكة مكافحة مرض الإيدز.
- زيادة عدد المتطوعين المدربين لنشر الوعى ضد هذا المرض الخطير
- زيادة أعضاء الشبكة لنشر الخبرة فى مجال التصدى لمرض الإيدز وكيفية التعامل مع المرضى المصابين به.
- محاولة تطبيق الجوانب العلمية والخبرات للشبكة فى جميع محافظات مصر.
- زيادة التنسيق بين الجهات الحكومية/ التعليمية/ الإجتماعية/ والصحية والجمعيات الأهلية المهتمة بمكافحة مرض الإيدز اللعين.
- زيادة النشاط الإعلامى فى محافظات مصر لزيادة نشر الوعى عن الطرق الوقائية لهذا المرض .
- تكوين لجنة من قائمة الجمعيات غير الحكومية المهتمة بمكافحة الإيدز وترأس هذه الجمعيات جمعية واحدة على حدة لمدة سنة وبالطبع سوف تحتل كاريتاس السنه الأولى لأسبقيتها فى هذا المجال.

أوائل:

* أول ما خلق الله القلم.
* أول من ركب الخيل نبى الله إسماعيل عليه السلام.
* أول حصار فى التاريخ هو حصار الملك بنواخذ نصر بمدينة صور فى السنة ٥٧٢ ق.م.
* أول جبل وضع فى الأرض هو جبل أبى قيس فى مكة.

شاشات للكمبيوتر من الورق:

نجحت إحدى الشركات الهولندية العملاقة فى تطوير تكنولوجيا جديدة ستمكن من إنتاج شاشات للكمبيوتر مرنة مصنوعة من ورق إليكترونى خاص وستكون مجهزة لإستقبال الفيديو وعرض الصور الرقمية وسيحمل الورق الجديد إسم "E. paper" وستكون هذه الأوراق أو الشاشات الورقية الجديدة ملونة وستعرض صور الفيديو بسرعة ٨٠ لقطة فى الثانية وهو ما يضمن الحصول على صورة نقية وواضحة.

أغلى شجرة ميلاد فى العالم:

عرض صانع المجوهرات "بياجى" فى جنيف أغلى شجرة ميلاد فى العالم بمناسبة العام الجديد وذلك بعد أن زينها بالماس بما قيمته ١٠ ملايين فرنك سويسرى ونصبت هذه الشجرة فى ساحة "الرون" فى وسط المدينة ويبلغ إرتفاعها ١٦ متراً وزينت أغصانها بأكثر من ثلاثين كرة شفافة تحتوى على ألف قيراط من الماس رصعت بها مجوهرات أو ساعات وتتم تسجيل هذه الشجرة فى "جينيز بوك" كتاب الأرقام القياسية كأغلى شجرة فى العالم.

هل تعلم؟

* أن النبى (صلى الله عليه وسلم) حج مرة واحدة فقط.
* وأن دولة الصين هى أول دولة إخترعت نظام الإمتحان.
* وأن اليهود أطلق عليهم إسم العبريين لأنهم عبروا نهر الفرات إلى بر الشام.
* وأن عدد عضلات جسم الإنسان هو ٦٢٠ عضلة.
* وأن العام الذى مات فيه أبو طالب والسيدة خديجة سُمى بعام الحزن.

من هو ذو النورين؟ !!!

أطلق لقب ذو النورين على الصحابى الجليل عثمان بن عفان لأنه تزوج من إثنين من بنات الرسول(صلى الله عليه وسلم) الأولى السيدة رقية رضى الله عنها وعندما توفيت سنة ٩ هـ تزوج شقيقتها أم كلثوم رضى الله عنها.

مشاهير فى التاريخ

* أشهر برج هو برج إيڤل.
* أشهر حوت هو حوت يونس.
* أشهر ناقة هى ناقة صالح.

منوعات إنترناشيونال

رملة بنت أبى سفيان بن حرب ... إحدى أمهات المؤمنين !!!

هى زوجة رسول الله وأحدى أمهات المؤمنين والدها أبو سفيان بن حرب رئيس وفد قريش إلى هرقل ملك الروم ... عاشت رملة فى بيت أبيها زهرة فواحة بالعطر راضية قانعة ولم تكن كغيرها من فتيات بنى أميه اللاتى كن يتعاجبن بالجمال ويفتخرون بالمال بل كانت تنفر من أفكار الجاهلية وتزوجت من عبيد الله بن جحش وكانت نعم الزوجة ورزقت بإبنتها حبيبة وعندما بزغ فجر الإسلام أسلم زوجها وهى من بعده وإتخذت من بيتها مسجداً ومحراباً تمتثل فيه لربها وذات ليلة رأت أم حبيبة رؤية أفزعتها رأت فيها زوجها بأسوأ صورة وبعدها عرفت إنه لم يرى ديناً خيراً من النصرانية وحاول عبيد الله أن يردها عن دينها فأبت وأخذت تجتهد فى العبادة والتقرب إلى الله وبينما هى غارقة فى نومها رأت فى نومها آتيا يقول لها: ياأم المؤمنين ... ففزعت وراحت تفكر فى ذلك الهاتف إنها لن تكون أم المؤمنين إلا إذا تزوجها رسول الله وتحققت رؤيتها.

السعادة ... x أربعة:

قال الطبيب ثابت بن قرة: راحة الجسم فى قلة الطعام وراحة النفس فى قلة الآثام وراحة القلب فى قلة الإهتمام وراحة اللسان فى قلة الكلام.

نوادر:

– القاضى للمتهم: هل أنت نادم على جريمة السرقة؟
– المتهم: نعم ياسيدى فقد وجدت النقود مزيفة.

المحمول يكشف ٩٠٪ من الخيانات الزوجية فى إيطاليا.

قالت دراسة إيطالية إن الهاتف المحمول كشف عن ٩٠٪ من حالات الخيانة الزوجية فى إيطاليا بالفترة الأخيرة ...

وذكر راديو "لندن" أن الدراسة تشير إلى أن الإيطاليين لديهم هواتف محمولة أكثر من أى جنسية أخرى أوروبية فالإيطالى عادة مايكون لديه أكثر من هاتف محمول وتضيف الدراسة أن الإيطالى يمكنه أن ينسى سيارته أو سترته ولكنه أبداً لا ينسى هاتفه المحمول وتقول الدراسة إنه فى ٨٧٪ من حالات الخيانة كانت الإتصالات تجرى من خلال المحمول ...

حكمة العدد:

عزيزى القارئ:

لا تنصح من لا يستمع إليك ... ولا تستهزئ بأية نصيحة

ألغاز:

١- ماهو الشئ الذى تستطيع أن تقطعه بقدميك؟
٢- هناك ثلاثة حروف عربية تقرأ من اليمين إلى اليسار كما تقرأ من اليسار إلى اليمين ماهى؟

الحل

١- المسافة / ٢- الميم، النون، الواو.

دنيا المرأة

لك يا سيدتى

– نصائح ذهبية:

*(الكاكاو يغنيك عن الطبيب): هذه النصيحة التى يقدمها فريق من العلماء الأمريكيين فى دراسة أعدوها حول فوائد إحتساء الكاكاو فقد توصلوا إلى أن تناول كوب من الكاكاو يقى من الإصابة بالأمراض نظراً لثرائه بالمواد المضادة للأكسدة مقارنة بأى مشروب صحى آخر، وأكد الباحث الأمريكى "تشانغ يونج لى" أن مشروب الكاكاو يحتوى على كيماويات يمكن أن تقى الشخص من سلسلة من الأمراض، بل تقلل أيضاً من تأثير الشيخوخة، وينصح الباحثون بتناوله كشراب، مؤكدين أنها أفضل الطرق للإستفادة من فوائده.

*(الشاى بالليمون والتعرض للشمس يقيان من سرطان الجلد): أكد علماء أمريكيون أن تناول الشاى الساخن الممزوج بقشور الليمون الحامض يوفر الحماية من الإصابة بسرطان الجلد وجاء ذلك نتيجة بحث شمل أربعمائة وخمسين شخصاً كان نصف عددهم يعانون من الإصابة بأحد أنواع سرطانات الجلد، حيث يتم سؤالهم عن كيفية تناولهم للشاى وإكتشف بأن المصابين بسرطان الجلد يتناولون الشاى الساخن بكميات قليلة وقد إتضح أن وضع قشور الليمون فى الشاى قلص إحتمالات الإصابة بنسبة ٧٠٪ وشرب الشاى فقط يقلص إحتمال الإصابة ٤٠٪.

وتوصلت الأبحاث أن أكثر الطرق فعالية ويقيناً للوقاية من سرطان الجلد هى تفادى التعرض أكثر من اللازم لأشعة الشمس.

*(النوم الهادئ يقى من السرطان): أكد الباحثون أن الحصول على قسط وافر من النوم الجيد والمريح يساعد فى الوقاية من الإصابات السرطانية حيث أن النوم يغير توازن الهرمونات فى الجسم إذ غالباً ما يؤثر الخلل فى هذا التوازن على فرص إصابة الإنسان بالسرطان وأشار العلماء إلى أن هرمونات الكورتيزول والميلاتونين والإستروجين تلعب دوراً مهماً فى تحديد إحتمالات تعرض الشخص للإصابة بالأورام الخبيثة وأثبتت الدراسات أن (هرمون الكورتيزول هو هرمون التوتر الرئيسى فى الجسم ويساعد فى تنظيم جهاز المناعة بما فيها الخلايا الضرورية لمكافحة السرطان، أما هرمون الميلاتونين الذى يفرز أثناء النوم، ويلعب دوراً فى الدورة اليومية للجسم، تبين أنه يعمل كمضادة للأكسدة، أى يمنع تلف المادة الوراثية "دى إن إيه" الذى يؤدى إلى نمو السرطان ويبطئ إنتاج هرمون الإستروجين الذى يشجع فى نمو بعض الأمراض.

* التخسيس بالماء المثلج والألبان

تعتقد الكثيرات أن شرب الماء الدافئ يساعد على إنقاص الوزن لأنه يذوب الدهون فلا تتراكم الدهون والبعض يستعمل خل التفاح فى الطعام إلا أن قد تم التوصل إلى شئ هام وهو أن الماء البارد أو المثلج يساعد على إنقاص الوزن بشكل أكثر فاعلية من الماء الساخن يرجع ذلك إلى أن الجسم فور تلقيه أية سوائل أو تغذية يقوم بتعديل حرارته، فإذا دخله ماء مثلج أو بارد يقوم الجسم على الفور برفع درجة حرارته ويرتفع معدل الحرق ويؤدى هذا إلى قيامه بإفراز كمية أكبر من العرق ويشعر بعدها أنه فى حاجة إلى مزيد من الماء لكى يعوض الفاقد منه، والماء مطلوب ومفيد للجسم خاصة فى غير مواعيد تناول الوجبات ونبه المتخصصين بالبعد عن خل التفاح لأنه يسبب قرحة فى المعدة ولمن يبحث عن الرشاقة تقول الأبحاث العلمية أن مضغ اللبان الخالى من السكر مفيد لأنه يعمل على رفع معدل الحرق فى الجسم بنسبة تتجاوز ١٠ أو ١٥٪ ويكفى لتحقيق هذا مضغ اللبان لمدة ربع ساعة كل يوم.

* البلح المنقوع باللبن لمرضى القولون

أثبتت الدراسات والأبحاث أن كوب البلح المنقوع باللبن يساعد على أداء وظائف أعضاء الجسم المختلفة بصورة منظمة وكذلك يساعد فى النشاط الحيوى لخلايا الجسم وتساعد منتجات الألبان لتهدئة القولون.

* الثوم والتفاح تقلل من نسبة الكوليسترول

ينصح الأطباء بمحاولة الإقلال بقدر الإمكان من تناول الدهون الحيوانية واللحوم ومنتجات الألبان الكاملة الدسم وأشاروا إلى أن الأرز الأسمر والخبز المصنوع من الدقيق الأسمر والثوم والبصل والكرات والفول وكذلك (التفاح والكمثرى) لإحتوائهما على مادة البكتين وهى عبارة عن نوع من الألياف القابلة للذوبان والإنحلال والتى تعمل على تقليل نسبة الكوليسترول فى الدم.

* التدخين والأدوية المنومة يساعد على ضعف الذاكرة

أثبت الأطباء إلى أن يتم تنشيط الذاكرة أثناء النوم حيث يتم إجراء التعامل مع المعلومات ويتم فرزها وتعد مرحلة الحلم فترة هامة ومفيدة ويؤدى كبتها بسبب إستخدام الأدوية المنومة إلى إضطراب فى الذاكرة، أما بالنسبة للتدخين وعلاقته بالذاكرة أن النيكوتين يقلل إفراز هرمون الأدرينالين والنوراد رينالين المسئولين عن الإحساس بالتعب والإرهاق (هذه معلومة خاطئة) أما الصحيح أن النيكوتين يحرم المخ من الأكسچين وأثره فى ذلك كأثر قلة الحركة على الجسم.





World Trans Group Company



As Agent Only



You are most welcomed to visit our Website at
www.ewa-group.com



PROFESSIONALS IN ALL LOGISITICS SERVICES

TAILOR MADE SERVICE
SURFACE LOGISTICS
SEA LOGISTICS
TEXTILE LOGISTICS
FURNITURE LOGISTICS

Consolidated Cargo

Consolidated Cargo

Export CONSOLIDATION		
VESSEL	T/T	ETA ALEX
Joanna	Rotterdam	02.01.04
Pelineo	VLC	03.01.04
Mairiam	Rotterdam	09.01.04
Pelat	VLC	10.01.04
Ruth	Rotterdam	16.01.04
Pelado	VLC	17.01.04

NO MATTER WHICH LOGISTICS SERVICESYOU REQUIRE
WHETHER
DOMESTIC, IN EUROUP OR AROUND THE WORLD
WITH US
YOU WILL FIND FORNTIER- CROSSING OFFERS

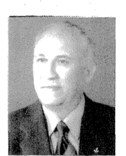
تهانى إنترناشيونال

أسرة تحرير مجلة إنترناشيونال
وجميع العاملين بها
يتقدمون بأجمل التهانى
للسيد اللواء بحرى
مصطفى توفيق خطاب
رئيس مصلحة الموانى والمنائر
على الثقة الغالية التى أولاها سيادته



معالي الدكتور
عاطف عبيد
رئيس مجلس الوزراء المصرى
بتجديد فترة رئاسته لمصلحة الموانى والمنائر
بالدرجة الممتازة بالقرار رقم ١٩٠٨ لسنة ٢٠٠٣
وذلك لما تحقق من تطوير وإنجازات هائلة وحصول
المصلحة على شهادة الجودة العالمية (الأيزو)
طوال فترة رئاسته السابقة
ويتمنون لسيادته دوام التوفيق والنجاح
فى ظل القيادة الرشيدة لفخامة
الرئيس
محمد حسني مبارك
رئيس جمهورية مصر العربية

أسرة تحرير مجلة إنترناشيونال
وجميع العاملين بها
يتقدمون بأجمل التهانى
للسيد اللواء بحرى
أحمد محمد الصادق حبيب
رئيس مجلس إدارة الهيئة العامة لميناء بورسعيد



على الثقة الغالية التى أولاها سيادته
معالي الدكتور
عاطف عبيد
رئيس مجلس الوزراء المصرى
بتجديد فترة رئاسته للهيئة العامة لميناء بورسعيد
بالدرجة الممتازة بالقرار رقم ١٩٥٥ لسنة ٢٠٠٣
وذلك لما تحقق من تطوير وإنجازات هائلة طوال فترة
رئاسته السابقة
ويتمنون لسيادته دوام التوفيق والنجاح
فى ظل القيادة الرشيدة لفخامة
الرئيس
محمد حسني مبارك
رئيس جمهورية مصر العربية

أسرة تحرير مجلة إنترناشيونال
وجميع العاملين بها
يتقدمون بأجمل التهانى
للسيد اللواء بحرى
إبراهيم يوسف إبراهيم
رئيس مجلس إدارة هيئة ميناء دمياط
على الثقة الغالية التى أولاها سيادته



معالي الدكتور
عاطف عبيد
رئيس مجلس الوزراء المصرى
بتجديد فترة رئاسته لهيئة ميناء دمياط
بالدرجة الممتازة بالقرار رقم ١٩١٢ لسنة ٢٠٠٣
وذلك لما تحقق من تطوير وإنجازات هائلة
طوال فترة رئاسته السابقة
ويتمنون لسيادته دوام التوفيق والنجاح
فى ظل القيادة الرشيدة لفخامة
الرئيس
محمد حسني مبارك
رئيس جمهورية مصر العربية

إحتفالية جمعية تنمية المجتمع لضباط القوات المسلحة بمصطفى كامل بتكريم سيدات قطاع المراة

أقامت الجمعية إحتفاليتها السنوية بمناسبة إنتهاء العام المالى ٢٠٠٣ لمراجعة إنجازات عام ٢٠٠٣ والتخطيط للعام الجديد ٢٠٠٤ وقد شرف الإحتفالية السيد الأستاذ/ علاء عبد الخالق وكيل وزارة الشئون الإجتماعية ومدير مديرية الشئون الإجتماعية بالإسكندرية وأعداد كبيرة من السادة أعضاء الجمعية والسيدات من قطاع المرأة وخلال الإحتفالية قدم السيد اللواء أ.ح/ محمد الديب رئيس مجلس إدارة الجمعية الشكر والتحية للسيدات أعضاء قطاع المرأة لجهودهم المستمرة خلال العام ٢٠٠٣، حيث كان لهذا العطاء أثر كبير فى تنفيذ كثير من إنجازات الإرتقاء بالبيئة والمساحات الخضراء بالمنطقة والندوات الثقافية والرحلات وتوطيد أواصر العلاقات الحميمة بين القاطنين وقد شرف الإحتفالية بالحضور السيد اللواء أ.ح/ فؤاد يس مؤسس الجمعية والسيد اللواء بحرى أ.ح/ على عادل رئيس مجلس الإدارة السابق والسيد اللواء المهندس/ عثمان محمد نائب رئيس المجلس، كما تفضل السيد اللواء أ.ح/ محمد الديب بمنح درع الجمعية لكل من السيدات:

١- السيدة / نايلة أحمد خيرى لتميزها فى لجنة الرحلات
٢- الدكتورة / إمتياز خالد حسونة لتميزها فى اللجنة الثقافية
٣- السيدة / نادية يوسف حداد لتميزها فى لجنة الأمن

وشكرهم على الجهد المبذول وحث الجميع على مزيد من العطاء.



السيد اللواء أ.ح/ محمد الديب يسلم درع الجمعية للدكتورة/ إمتياز حسونة لتميزها فى اللجنة الثقافية.



السيد اللواء أ.ح/ محمد الديب يسلم درع الجمعية للدكتورة/ نادية حداد لتميزها فى لجنة الأمن.

التدريب المميز بفندق مريديان هليوبوليس

You are in good hands At Le Meridien Heliopolis

فى إطار البرامج التدريبية التى تقوم بتنظيمها نيهال خوليف مديرة قسم التدريب بفندق مريديان هليوبوليس، تم مؤخراً بنجاح دورة تدريبية لموظفى الفندق عن أصول الإسعافات الأولية حيث قام بإلقاء المحاضرات السادة أعضاء جمعية الهلال الأحمر المصرى، هذا وعلى مدار ثلاثة أيام حيث تسلم كل من إجتاز من موظفى الفندق شهادات تقديرية على دورة مثمرة وناجحة.

ورشة العمل الأولى لجمعية كاريتاس مصر (الإسكندرية)

الدكتور يوسف وهبه رئيس كاريتاس الإسكندرية والدكتور عادل مستشار "كاريتاس" بالإسكندرية يكرمان البرلمانية المعروفة السيدة وداد شلبى عضو مجلس الإتحاد الإقليمى بالإسكندرية وذلك فى مؤتمر الشبكة الإجتماعية لعلاج مرض الإيدز.



الجلسة الإفتتاحية ويحضرها الدكتور عادل مستشار كاريتاس وممثل وزير الصحة ووكيل وزارة الشئون الإجتماعية والدكتور وكيل وزارة الصحة بالإسكندرية وممثل هيئة الصحة العالمية وفى الصورة الدكتورة عزيزة جعفر وكيل مديرية الصحة بالإسكندرية والسيدة وداد شلبى عضو مجلس الشعب السابق.



أسرة تحرير المْجلة تهنئ العروسين أمل فراج و صبرى فاروق محمد بموانى البحر الأحمر على الزفاف السعيد

ألف مبروك

مريم مدحت

مروان مدحت عبد العزيز

مجتمع إنترناشيونال



فى حفل عائلى بهيج تمت خطبة الأنسة/ إيمان العرجاوى المحررة بالمجلة على الدكتور/ نجيب عبد الكريم. اللواء/ عاصم السيد أحمد وأسرة تحرير المجلة يتقدمون بالتهنئة للعروسين وأسرتيهما متمنين لهم حياة سعيدة وألف مبروك

تهنئة من الكابتن السيد إبراهيم برسى سكرتير كرة اليد بنادى الأوليمبى إلى البطل المصرى النجم الأسمر حمادة النقيب بعودته بصحه جيده إلى النادي.. وألف مبروك.



أحتفلت الأسرة بعيد ميلاد علىّ الدين هانئ بركات نجل هانئ مخرج التليفزيون وحفيد اللواء أحمد جاب الله وعقبال ألف سنة،

جدك

أحمد جاب الله



ديانا مجدى


Gift Shop
Friends
FILA
SPORT. LIFE
FRIENDS
Gift Shop